15-10-2026

Discussion on Motions under Rule 130

ചട്ടം 130 അനുസരിച്ചുള്ള ഉപക്ഷേപത്തിന്മേലുള്ള ചർച്ച

(1) പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വിഭജനം

ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി: സർ, 'പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷനിൽനിന്ന് മംഗളൂരു മേഖലയെ വിഭജിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഉത്തരവ് അടിയന്തരമായി പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്നും ഡിവിഷന്റെ പഴയ സ്ഥിതി പുനഃസ്ഥാപിക്കുന്നതിന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെയും ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെയും ഭാഗത്തുനിന്ന് ആവശ്യമായ ശക്തമായ ഇടപെടലുകൾ ഉണ്ടാകണമെന്നും ആവശ്യപ്പെടുന്നതിനായി ഈ വിഷയം കേരളനിയമസഭ ചർച്ച ചെയ്യണം.' എന്ന ഉപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. എം. അഭിജിത്ത്: സർ, ഞാൻ ഉപക്ഷേപത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി: സർ, കുറെയധികം നാളുകൾക്കുശേഷമാണ് റൂൾ 130 സഭയിൽ അനുവദിക്കുന്നതെന്നാണ് എനിക്ക് അറിയാൻ സാധിച്ചത്. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ കാര്യത്തിന്റെ ഗൗരവം മനസ്സിലാക്കി അത്

അനുവദിച്ചതിന് സഭയോടുള്ള നന്ദി സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ഉപക്ഷേപം അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ഇക്കഴിഞ്ഞ തിരുവോണ ദിവസം സംസ്ഥാനത്തെ ബഹുഭ്രരിപക്ഷം ആളുകളും സദ്യ കഴിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന സമയത്ത്, പാലക്കാട് എം.പി. ശ്രീ. വി. കെ. ശ്രീകണ്ഠന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ വടകര എം.പി. ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീമതി കെ. എ. തുളസി ടീച്ചറും നിരവധി എം.പി.-മാരും ഞാനും ഒരുമിച്ചുചേർന്ന് പാലക്കാട് ഉപവാസമിരിക്കുകയുണ്ടായി. കേന്ദ്രത്തിന്റെ ഒരു നീക്കത്തിനെതിരെയുള്ള വലിയ പ്രതിഷേധമായിരുന്നു ആ ഉപവാസം. ഏകദേശം 70 വർഷത്തെ പാരമ്പര്യമുള്ള പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽനിന്നും മംഗളൂരു മേഖല വിഭജിച്ച് മൈസൂർ ഡിവിഷന് നൽകി എന്നതായിരുന്നു പ്രതിഷേധത്തിനിടയാക്കിയ വിഷയം. കൂടിയാലോചനകളില്ലാതെ, പൊടുന്നനെ തീരുമാനമെടുത്ത് വിഭജിക്കുകയാണുണ്ടായത്. പാലക്കാടാണ് ഈ വിഭജനം നടന്നതെങ്കിലും അത് പാലക്കാടിനെ മാത്രം ബാധിക്കുന്ന ഒരു കാര്യമായി കണക്കാക്കേണ്ടതില്ല. ഒരു വെടിയുണ്ട നമ്മുടെ തലയിലോ നെഞ്ചിലോ

കാലിലോ കൊണ്ടാലും ശരീരത്തെ മുഴുവനും ബാധിക്കുമെന്ന് പറയുന്നതുപോലെ, അത് കേരളത്തെ മുഴുവൻ ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നമായാണ് എനിക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിച്ചത്. കേരളത്തിലെ യാത്രക്കാരോടും പൊതുജനങ്ങളോടും റെയിൽവേ ജീവനക്കാരോടുമെല്ലാമുള്ള 'അവഗണന' എന്ന വാക്കാണ് ഇതിനെക്കുറിച്ച് പറയാൻ ഇവിടത്തെ ബഹുഭൂരിപക്ഷം മാധ്യമങ്ങളും ഉപയോഗിച്ചത്. അവഗണന എന്നത് പരിഗണനയില്ലാത്ത അവസ്ഥയാണ്. കൈവശമുള്ള ഒരു സാധനം തട്ടിപ്പറിച്ചുകൊണ്ടുപോകുക എന്നത് അവഗണന അല്ല അക്രമമായിത്തന്നെ കണക്കാക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. അത് വലിയൊരു അക്രമമായിരുന്നു. അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു അക്രമം ഇവിടെ നടന്നപ്പോൾ, അങ്ങനെ വിഭജിച്ചാൽ എന്താണ് കുഴപ്പം എന്ന് ഒരു എം.എൽ.എ. ചോദിച്ചുവെന്നതാണ് ഏറ്റവും നിർഭാഗ്യകരമായ കാര്യം. ആ കുഴപ്പമെന്താണെന്ന് അദ്ദേഹത്തിനുംകൂടി അറിയുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഞാൻ ഈ ഉപക്ഷേപം അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽ ഒരു ദിവസം 2.75 കോടി രൂപ വരുമാനമുണ്ട്. അതിൽ ഭൂരിഭാഗവും മംഗളൂരു മേഖലയിൽ നിന്നാണ് വരുന്നത്. വാർഷിക

വരുമാനവും മറ്റ് കാര്യങ്ങളുംകൂടി കൂട്ടുമ്പോൾ ഏകദേശം ആയിരം കോടിയോളം രൂപയാണ് അതിന്റെ വരുമാനം. മാത്രമല്ല, പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ ഭാഗമായിരുന്ന, നമ്മുടെ ഡിവിഷന്റെ പ്രധാന ആസ്തികളായ പനമ്പൂർ യാർഡ്, ട്രെയിനുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുള്ള പിറ്റ് ലൈൻ, മംഗളൂരുവിലെ കോച്ചിങ് ടെർമിനൽ എന്നിവയെല്ലാം മൈസൂർ മേഖലയിലേക്ക് പോയി. ചെറുദൂര ട്രെയിനുകൾക്കും കേരളത്തിലോടുന്ന ട്രെയിനുകൾക്കും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി ആ യാർഡിൽ പോകേണ്ടിവരുമ്പോൾ ആ ഡിവിഷന്റെ അനുവാദത്തിനുവേണ്ടി കാത്തുനിൽക്കേണ്ട അവസ്ഥ വരുമെന്നതാണ് മറ്റൊരു പ്രധാന പ്രശ്നം. സാമ്പത്തിക നഷ്ടം മാത്രമല്ല ട്രെയിനുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നവുമുണ്ട്. അതോടൊപ്പം ജീവനക്കാർക്കും വലിയൊരു തിരിച്ചടിയുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഏതെല്ലാം ഡിവിഷനുകളിൽ വർക്ക് ചെയ്യാമെന്ന നിർദേശം ഇവർക്ക് നൽകിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും, ഡിവിഷനുകളിൽ ഇനി മെക്കാനിക്കൽ ഉൾപ്പെടെ പല തസ്തികകളുമില്ല. അതിനാൽ മിക്കവാറും ഇവർക്കെല്ലാം ദൂരസ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് ട്രാൻസ്ഫർ വരും. മാത്രമല്ല, നാട്ടിലേക്ക്

തിരിച്ച് വരാമെന്ന പ്രതീക്ഷയോടെ മംഗളൂരു ഡിവിഷനിലുണ്ടായിരുന്ന ഇരുന്നൂറിൽപ്പരംവരുന്ന മലയാളികളായ ജീവനക്കാർ നൽകിയ ട്രാൻസ്ഫർ അപേക്ഷകളെല്ലാം ഇനി സാധ്യതയില്ലാത്ത ഒന്നായി മാറും. മാത്രമല്ല, കേരളത്തിന് ഇത്തരത്തിലുള്ള എന്ത് നഷ്ടമുണ്ടാകുമ്പോഴും, അതിനൊരു നഷ്ടപരിഹാരം ലഭിക്കേതുണ്ട്. പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ പിറ്റ് ലൈനിന്റെ പ്രവൃത്തി ഇതുവരെ പൂർത്തിയായിട്ടില്ല. മുമ്പ് നൽകാമെന്നുപറഞ്ഞ കോച്ച് ഫാക്ടറി ഇതുവരെ ലഭിച്ചിട്ടില്ല. നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട് റെയിവേ പാത, ഗുരുവായൂർ-കുറ്റിപ്പുറം റെയിൽവേ ലൈൻ, തലശ്ശേരി റെയിൽവേ പാത, മംഗളൂരു-ഷൊർണ്ണൂർ - എറണാകുളം-തിരുവനന്തപുരം നാലുവരി റെയിൽപ്പാത, ശബരി റെയിൽവേ ലൈൻ എന്നിങ്ങനെ കേരളത്തിന് റെയിൽവേയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് നൽകാമെന്ന് പറയുന്ന ഒന്നുംതന്നെ നൽകുന്നില്ലെന്ന് മാത്രല്ല ഉള്ളത് എടുത്തുകൊണ്ട് പോകുകയും ചെയ്യുന്ന അവസ്ഥയാണുള്ളത്. കേരളത്തിന്റെ താൽപര്യങ്ങളെയും വടക്കൻ ജില്ലയുടെ യാത്രാസൗകര്യങ്ങളെയും ഗുരുതരമായി ബാധിക്കുന്നതാണ് തികച്ചും ഏകപക്ഷീയമായി സ്വീകരിച്ച ഈ വിഭജന നടപടി. ആയതിനാൽ

പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വിഭജിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഉത്തരവ് പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്നും ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കപ്പെടുന്നതിന് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെയും ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെയും ഭാഗത്തുനിന്നും നടപടിയുണ്ടാകണമെന്നും ആവശ്യപ്പെട്ട് കേരള നിയമസഭ അടിയന്തരമായി ചട്ടം 130 പ്രകാരം ഇത് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന് വിനീതമായി അഭ്യർഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ടി. ജെ. വിനോദ്: സർ, പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വിഭജിച്ച് മംഗളൂരു ഡിവിഷനുണ്ടാക്കുന്നതിനുള്ള തീരുമാനം കേരളത്തെപ്പോലുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനത്തെ ഏറ്റവും പ്രതിസന്ധിയിലാക്കുന്നതാണ്. ഇത് സാമ്പത്തികമായും വ്യാവസായികമായും കേരളത്തെ ബാധിക്കുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണ്. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയ്ക്ക് ഏറ്റവുമധികം വരുമാനം നേടിക്കൊടുക്കുന്ന പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വെട്ടിമുറിച്ചത് കേരളത്തെ അവഗണിക്കുന്ന കേന്ദ്ര നയത്തിന്റെ ഏറ്റവും അവസാനത്തെ ഉദാഹരണമാണെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള നൂറുശതമാനം യാത്രക്കാരും ടിക്കറ്റെടുത്താണ് ട്രെയിനിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നത് എന്നതുകൊണ്ടുതന്നെ റെയിൽവേക്ക്

കേരളത്തിൽനിന്നും വലിയ വരുമാനമാണ് ലഭിക്കുന്നത്. പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വിഭജിച്ച് മംഗളൂരു സെൻട്രൽ, മംഗളൂരു ജംങ്ഷൻ, പനമ്പൂർ, ഉള്ളാൾ സ്റ്റേഷനുകൾ കർണ്ണാടകത്തിന്റെ മൈസൂർ ഡിവിഷനിൽ ചേർത്ത റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ തീരുമാനം കേരളത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക വളർച്ചയ്ക്ക് വലിയ തിരിച്ചടിയാണ്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ ഈ നടപടി തീർത്തും ഏകപക്ഷീയമാണ്. സംസ്ഥാനത്തെ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്ന പാർലമെന്റ് അംഗങ്ങളെപ്പോലും അറിയിക്കാതെ, വളരെ രഹസ്യ സ്വഭാവത്തോടെ നടപ്പാക്കുന്ന ഈ റെയിൽവേ വിഭജനം കേരളത്തോടുള്ള പരസ്യമായ ഒരു വെല്ലുവിളിയാണ്. റെയിൽവേ സോൺ, കഞ്ചിക്കോട് റെയിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറി, പുതിയ ടെയിനുകൾ, അങ്കമാലി-എരുമേലി ശബരി റെയിൽപാത കാസർഗോഡ്-തിരുവന്തപുരം മൂന്നാം റെയിൽപാത തുടങ്ങി എല്ലാ ആവശ്യങ്ങളിലും കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രാലയവും ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദിയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള കേന്ദ്രഗവൺമെന്റും നിഷേധാത്മകമായ നിലപാടാണ് സ്വീകരിക്കുന്നതെന്നതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. കേരളത്തിൽനിന്നും ഒരു ബി.ജെ.പി. എം.പി.-യെ നൽകിയാൽ വികസനം തരാമെന്നുപറഞ്ഞ

പ്രധാനമന്ത്രി ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദി, തൃശ്ശൂരിൽനിന്നും ഒരു ബി.ജെ.പി. എം.പി.-യെ ലോക്സഭയിലേക്ക് അയച്ചിട്ടും ഒരു വികസനവും നമുക്ക് നൽകുന്നില്ലായെന്നതാണ് യാഥാർഥ്യം. ഒരു എം.പി. പാർലമെന്റിലേക്ക് എത്തിയപ്പോൾ കേരളത്തിന് ലഭിച്ചിരുന്ന പല പദ്ധതികളും നഷ്ടപ്പെടുന്ന സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. യു.ഡി.എഫ്. എം.പി.-മാർ നൽകുന്ന നിവേദനങ്ങൾക്ക് പഴയ കടലാസിന്റെ വിലപോലും നൽകാത്ത ഭരണാധികാരികളാണ് ഇന്ന് കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്നത്. കഴിഞ്ഞ 12 വർഷമായി ഇന്ത്യ ഭരിക്കുന്ന ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ കേരളത്തോട് കാണിക്കുന്ന അവഗണനയാണ് ഇതിലൂടെ മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്നത്. ഇത്തരമൊരു തീരുമാനം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചപ്പോൾ കേരളം ഭരിക്കുന്ന പാർട്ടി പ്രതിനിധികളുടെ നിലപാട് കേരളത്തിന് അനുകൂലമായിരുന്നില്ല. കേരളത്തിന്റെ വികസന കാര്യങ്ങളിലല്ല അവർക്ക് താൽപര്യം. ആങ്ങള ചത്താലും വേണ്ടില്ല, നാത്തൂന്റെ കരച്ചിൽ കാണണമെന്ന രീതിയാണ് കേരളത്തിലെ ബി.ജെ.പി.-ക്കാർക്കുള്ളതെന്ന് പറയാതെ പോകുന്നത് ശരിയല്ല. ദക്ഷിണ റെയിൽവേയിലെ ഏറ്റവും പഴയ ഡിവിഷനാണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ.

മുമ്പ്, തമിഴ്നാട്ടിലെ സേലം, കോയമ്പത്തൂർ, ഈറോഡ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഭാഗം വെട്ടിമുറിച്ചതിലൂടെ നമ്മുടെ വരുമാനത്തിന്റെ അൻപത് ശതമാനം നഷ്ടപ്പെടുകയുണ്ടായി. അത് പരിഹരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞുവെങ്കിലും അവയൊന്നും നാളിതുവരെ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽ ഏകദേശം 1150 കിലോമീറ്ററാണ് റെയിൽവേയുടെ ദൈർഘ്യമുണ്ടായിരുന്നത്. സേലം ഡിവിഷൻ രൂപീകരിച്ചപ്പോൾ അത് 550 കിലോമീറ്ററായി കുറയുകയുണ്ടായി. കോയമ്പത്തൂർ, ഈറോഡ്, തിരിപ്പൂർ, കരൂർ, സേലം, മേട്ടൂർ എന്നീ വ്യവസായ കേന്ദ്രങ്ങൾ നഷ്ടമായപ്പോൾത്തന്നെ പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ വരുമാനം അൻപത് ശതമാനമായി കുറഞ്ഞിരുന്നു. ആ സാഹചര്യത്തിലാണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വീണ്ടും വിഭജിക്കുന്നത്. സ്വാഭാവികമായും വലിയ സാമ്പത്തിക നഷ്ടമാണ് കേരളം പോലെയൊരു സംസ്ഥാനത്തുണ്ടാകുന്നത്. റെയിൽവേ ബോർഡ് പുതിയ ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കുന്നതും വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നതും റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ വരുമാനത്തെ ആശ്രയിച്ചാണ്. വരുമാനം ലഭിക്കുന്ന

മേഖലകളെല്ലാം കേരളത്തിൽനിന്ന് അടർത്തിമാറ്റി പുതിയ ഡിവിഷനുകളുണ്ടാക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനം ദിവാസ്വപ്നമായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത് കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ ജനങ്ങളെയും ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നമാണ്. പ്രമേയാവതാരകൻ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, ഇത് പാലക്കാട് ജില്ലയുടെ മാത്രം പ്രശ്നമല്ല. മലബാർ മേഖലയിലെ പല ജില്ലകളിലെയും യാത്രക്കാരെ സംബന്ധിച്ച് ഗുരുതരമായ വിഷയത്തിലേക്ക് കാര്യങ്ങൾ നീങ്ങുകയാണ്. ഇപ്പോൾ കർണ്ണാടകയുടെ ആവശ്യത്തിന് വഴങ്ങി പാലക്കാട് ഡിവിഷനെ വീണ്ടും വെട്ടിമുറിക്കുകയാണ് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ സഹമന്ത്രിയും കർണ്ണാടകത്തിൽനിന്നുള്ള പാർലമെന്റ് അംഗവുമായ ശ്രീ. വി. സോമണ്ണ. അദ്ദേഹം സത്യപ്രതിജ്ഞാ ലംഘനവും അധികാര ദുർവിനിയോഗവും സ്വജനപക്ഷപാതവും നടത്തുന്നുവെന്നതിനുള്ള മകുടോദാഹരണമാണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ വെട്ടിമുറിക്കലിലൂടെ നടന്നിരിക്കുന്നത് എന്നതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ഈ തീരുമാനത്തെ തുടർന്ന് പാലക്കാട് ഡിവിഷന് നിലവിൽ ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന വരുമാനത്തിന്റെ ഏകദേശം

60 ശതമാനവും നഷ്ടപ്പെടും. പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ വരുമാനത്തിന്റെ 90 ശതമാനവും മംഗളൂരു, പനമ്പൂർ, ഉള്ളാൾ മേഖലകളിലെ ചരക്ക് നീക്കത്തിലൂടെയാണ് ലഭിക്കുന്നത്. മംഗളൂരു പോർട്ടിൽനിന്ന് കൽക്കരി, പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങൾ, രാസവളങ്ങൾ എന്നിവയുടെ ചരക്കുനീക്കത്തിലൂടെ കേരളത്തിന് ലഭിക്കുന്ന വരുമാനം നഷ്ടപ്പെടും. ആ വരുമാനം മൈസൂർ ഡിവിഷന് സ്വന്തമാകുകയാണ്. ഇതുവഴി പാലക്കാട് ഡിവിഷന് പ്രതിവർഷം 1,600 കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടം ഉണ്ടാകുമെന്നാണ് കണക്കാക്കപ്പെടുന്നത്. പുതിയ ട്രെയിനുകളും റെയിൽവേ വികസനവും നടപ്പാക്കുന്നത് ഈ വരുമാനത്തെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണെന്ന് ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേ സാധാരണയായി ഫണ്ടുകളും പുതിയ സർവീസുകളും അനുവദിക്കുന്നത് ആ ഡിവിഷന്റെ വരുമാനത്തെക്കൂടി മാനദണ്ഡമാക്കിയാണ്. വരുമാനം കുത്തനെയിടിയുന്നതിലൂടെ പാലക്കാട് ഡിവിഷനെ മുൻനിർത്തി കേരളം ആവശ്യപ്പെടുന്ന പുതിയ ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കുന്നതിൽ കുറവുവരാൻ കാരണമാകുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. കൂടാതെ

റെയിൽവേ വികസന പദ്ധതികളിൽ പാലക്കാട് ഡിവിഷനെ കൂടുതൽ അവഗണിക്കപ്പെടാൻ ഇതിടയാക്കും. ഇത് മലബാർ മേഖലയിലെ ടെയിനുകളെ ബാധിക്കും. നിലവിൽ കേരളത്തിലെ പ്രത്യേകിച്ച്, തിരുവനന്തപുരം ഭാഗത്തേയ്ക്ക് വരുന്ന പല ടെയിനുകളുടെയും സമയം നിശ്ചയിക്കുന്നതും അവ പരിപാലിക്കുന്നതും മെയിന്റനൻസ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ നടത്തുന്നതും മംഗളൂരു കേന്ദ്രീകരിച്ചായി മാറും. അതുകൊണ്ട് ഈ വിഷയം കേരളത്തെ പൊതുവായി ബാധിക്കുന്ന ഒരു വിഷയമായി കണക്കാക്കി ഇങ്ങനെയൊരു പ്രമേയം കൊണ്ടുവന്ന് ചർച്ച ചെയ്യാൻ ഗവൺമെന്റ് എടുത്ത തീരുമാനത്തെ ഞാൻ സർവാത്മനാ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. കേന്ദ്ര റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ ഈ തീരുമാനം അടിയന്തരമായി പിൻവലിച്ച് പാലക്കാട് ഡിവിഷനെ വിഭജിക്കാനുള്ള തീരുമാനത്തിൽനിന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ പിന്നോട്ടുപോകണമെന്ന് അതിശക്തമായി ആവശ്യപ്പെടാൻ ഞാൻ ഈ അവസരം വിനിയോഗിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. പി. മമ്മിക്കുട്ടി: സർ, പാലക്കാട് ഡിവിഷനെ ക്രമേണ ഇല്ലാതാക്കാൻ മുൻകൂതലെടുത്തുകൊണ്ടുള്ള ഒരു തീരുമാനമാണ് കേന്ദ്ര

റെയിൽവേ ബോർഡും കേന്ദ്രസർക്കാരും സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ആശങ്ക പങ്കുവയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ അവതരിപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ആലോചിച്ചിരുന്നതാണ്. ചട്ടം 130 പ്രകാരം ഇങ്ങനെയൊരു പ്രമേയം സഭയിൽ കൊണ്ടുവന്നതിലൂടെ കേരളത്തിന്റെയും പാലക്കാടിന്റെയും ഷൊർണ്ണൂരിന്റെയുമൊക്കെ അഭിമാനം സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സഹായകരമായ ഒരു നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. സതേൺ റെയിവേയുടെ അഞ്ചാമത്തെ ഡിവിഷനാണ് പാലക്കാട്. 1956-ലാണ് പ്രസ്തുത ഡിവിഷൻ രൂപീകരിക്കപ്പെട്ടത്. അന്ന് ഇത് രൂപീകരിക്കുമ്പോൾ ഒലവക്കോട് എന്നായിരുന്നു നാമകരണം ചെയ്തിരുന്നത്. പിന്നീടാണ് ആ ഡിവിഷന്റെ പേര് പാലക്കാട് എന്നാക്കിയത്. പാലക്കാടിന്റെ ഭാഗമായി പ്രവർത്തിച്ചിരുന്ന എറണാകുളം, കൊച്ചി ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഭാഗങ്ങളെ തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷന്റെ ഭാഗമായി കൂട്ടിച്ചേർത്തു. അപ്പോഴും പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ പരിധിയുടെ ദൂരം കുറയുകയാണുണ്ടായത്. നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ റെയിൽവേ സംവിധാനത്തിന് ഏറ്റവും കൂടുതൽ വരുമാനമുണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുന്ന രണ്ട് സ്രോതസ്സുകൾ

തിരുവനന്തപുരം, പാലക്കാട് ഡിവിഷനുകളാണ്. മറ്റ് മേഖലയിൽനിന്നും വരുമാനമുണ്ട്, എന്നാൽ താരതമ്യേന പരിശോധിക്കുമ്പോൾ റെയിൽവേയ്ക്ക് കൂടുതൽ സാമ്പത്തിക വരുമാനമുണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുന്ന മേഖലകളാണിവ. എന്നാൽ ആ മേഖലകളുടെ വരുമാനത്തിനനുസരിച്ചുള്ള പ്രത്യുപകാരം, റെയിൽവേയുടെ വികസനത്തിനോ റെയിൽവേ ട്രാക്കുകളുടെ എണ്ണം വർധിപ്പിക്കുന്നതിനോ അതുപോലെയുള്ള മറ്റ് കാര്യങ്ങൾക്കോ വേണ്ടത്ര ലഭിച്ചിട്ടില്ലെന്നത് ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കാതിരിക്കാൻ നിർവാഹമില്ല. 2007-ൽ പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ കുറെ ഭാഗങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയാണ് പിന്നീട് സേലം ഡിവിഷൻ രൂപീകരിച്ചത്. അപ്പോഴും പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ ദൈർഘ്യം കുറയുകയാണ് ചെയ്തത്. അപ്പോഴും മംഗലാപുരം ഉൾപ്പെടെയുള്ള മേഖലകളിൽനിന്ന് ലഭ്യമാകുന്ന വരുമാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ നിലനിന്നിരുന്നത്. അതിനനുസരിച്ച് വികസനവും യാത്രാ സൗകര്യങ്ങളും മറ്റ് കാര്യങ്ങളും നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെടുമ്പോൾ, സാങ്കേതികമായി നമ്മുടെ ഡിവിഷനിൽനിന്ന് വരുമാനം കുറഞ്ഞെന്ന് പറഞ്ഞ്, റെയിൽവേ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട

പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് തിരിച്ചടി സംഭവിക്കാൻ ഇടയുണ്ടെന്ന് ആശങ്കപ്പെടുകയാണ്. പല രൂപത്തിലുള്ള വെട്ടിക്കുറവുകൾ വരുത്തി ഇപ്പോൾ ഏറെക്കുറെ അഞ്ഞൂറോളം കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷന് കീഴിലുള്ളത്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ യാത്ര ചെയ്യേണ്ടവരാണ് കേരളീയർ. ഇന്ത്യയുടെ തലസ്ഥാനത്തേയ്ക്ക് ഉൾപ്പെടെ എത്തണമെങ്കിൽ ദീർഘദൂരം യാത്ര ചെയ്യേണ്ട ആളുകളാണ് നമ്മൾ. കാസർഗോഡ്, തിരുവനന്തപുരം, കന്യാകുമാരി എന്നിവിടങ്ങളിൽനിന്ന് ഇന്ത്യയുടെ തലസ്ഥാനത്തേക്കും ഇന്ത്യയുടെ തന്ത്രപ്രധാനപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിലേക്കും യാത്ര ചെയ്യുന്ന കേരളീയർക്ക് അതിന് സഹായകരമായ രൂപത്തിൽ ആധുനിക കാലഘട്ടത്തിന്റെ സംവിധാനങ്ങളോടുകൂടിയ യാത്രാ സൗകര്യങ്ങൾ നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെടുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ, നിലവിലുള്ള ഡിവിഷൻതന്നെ ഇല്ലായ്മ ചെയ്യാൻ നടത്തുന്ന ശ്രമങ്ങൾ അപലപനീയമാണ്. ജീവനക്കാരുടെയും വ്യാപാരികളുടെയും തൊഴിലാളികളുടെയുമൊക്കെ പ്രശ്നങ്ങൾ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി വരാനുള്ള സാധ്യത നമ്മളെ ആശങ്കപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യമാണെന്ന് ഈ അവസരത്തിൽ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഡിവിഷൻ വിഭജനത്തിന്റെ

അടിസ്ഥാനത്തിൽ യാതൊരു ആലോചനയും ചർച്ചയുമില്ലാതെ, ജനാധിപത്യ രാജ്യത്ത് നടക്കാൻ പാടില്ലാത്ത രീതിയിൽ ആരുടെയൊക്കെ താൽപര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കാൻവേണ്ടി സ്വകാര്യമായി പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വെട്ടിമുറിക്കാനുള്ള തീരുമാനത്തിൽനിന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാരും റെയിൽവേ ബോർഡും പിന്തിരിയണമെന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. മറ്റൊന്ന്, ഷൊർണൂർ റെയിൽവേ ജങ്ഷൻ, മലബാറിൽനിന്നും തെക്കൻ കേരളത്തിൽനിന്നും ഇന്ത്യയുടെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിലേക്ക് യാത്ര ചെയ്യുന്ന ജനങ്ങൾക്ക് കാലത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് സമയലാഭത്തോടുകൂടി യാത്ര ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി വളരെ വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പുള്ള പ്രൊപ്പോസലാണ് ഷൊർണ്ണൂരിൽ ഒരു ട്രയാങ്കുലർ സ്റ്റേഷൻ വേണമെന്നത്. തെക്കുനിന്നും വടക്കുനിന്നും കിഴക്കുനിന്നും വരുന്ന ട്രെയിനുകൾക്ക് ഷൊർണൂരുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് രാജ്യത്തിന്റെ നാനാഭാഗങ്ങളിലേക്ക് യാത്ര ചെയ്യാനുള്ള സൗകര്യം ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ട്രയാങ്കുലർ സ്റ്റേഷൻ പ്രൊപ്പോസൽ നടപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നമുക്കൊരുമിച്ച് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഷൊർണൂരിൽ

വർഷങ്ങളായി നല്ലനിലയിൽ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന റെയിൽവേ ആശുപത്രിയുടെ പ്രവർത്തനം ഇപ്പോൾ മന്ദീഭവിക്കുകയും സൗകര്യങ്ങൾ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുകയും ചെയ്തിരിക്കുന്നു. രോഗികളുടെ സൗകര്യാർഥം ഡോക്ടർമാരെ നിശ്ചയിക്കുന്നുമില്ല. അതുകൊണ്ട് ഷൊർണൂരിലെ റെയിൽവേ ആശുപത്രിയുടെ പ്രവർത്തനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ഇടപെടൽകൂടി നടത്തണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർഥിക്കാനുള്ളത്.

<u>ശ്രീ. പി. കെ. ഫിറോസ്</u>: സർ, പാലക്കാട് അംഗം ബഹുമാനപ്പെട്ട രമേശ് പിഷാരടി ഈ സഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുകയാണ്. ഇന്ന് കേന്ദ്രം ഭരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സർക്കാർ പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷന് ദയാവധം വിധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. മംഗളൂരു റെയിൽവേ മേഖല പാലക്കാടുനിന്ന് അടർത്തിമാറ്റി മൈസൂർ ഡിവിഷനിലേക്ക് കൊണ്ടുപോയിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽനിന്ന് ഒരു ബി.ജെ.പി. എം.പി. ജയിച്ചപ്പോൾ അദ്ദേഹം അവകാശപ്പെട്ടത് 'ഞാൻ തൃശ്ശൂർ ഇങ്ങെടുക്കുകയാണ്' എന്നാണ്. യഥാർഥത്തിൽ തൃശ്ശൂർ അല്ല എടുത്തത് പാലക്കാടിനോട് ചേർന്നുകിടന്നിരുന്ന മംഗളൂരു ഡിവിഷനാണ്

ഇപ്പോൾ അദ്ദേഹം എടുത്തുകൊണ്ട് പോയത്. ബി.ജെ.പി.-യുടെ ഒരു എം.പി. കേരളത്തിൽനിന്ന് ജയിച്ച് കേന്ദ്രമന്ത്രിയായതുവഴി പാലക്കാട് ഡിവിഷനെ വിഭജിച്ച് നേരെ മൈസൂർ ഡിവിഷനിലേക്ക് കൊണ്ടുപോകുന്ന ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷമാണ് നമുക്ക് ലഭിച്ചത്. അതുകൊണ്ട് നമുക്ക് എന്താണ് നഷ്ടമെന്നാണ് പലരും ചോദിക്കുന്നത്. ഒരു വർഷം 50 ലക്ഷം യാത്രക്കാർ യാത്ര ചെയ്യുന്ന മംഗളൂരു സെൻട്രൽ ഡിവിഷന്റെ വാർഷിക വരുമാനം ഏകദേശം 111 കോടി രൂപയാണ്. അതുപോലെ 13 ലക്ഷം യാത്രക്കാർ യാത്ര ചെയ്യുന്ന ഏകദേശം 64.63 കോടി രൂപ വാർഷിക വരുമാനമുള്ള മംഗളൂരു ജങ്ഷനാണ് ഇപ്പോൾ മൈസൂർ ഡിവിഷന്റെ ഭാഗമായി മാറിയത്. ജ്യോഗ്രഫിക്കൽ കൺവീനിയൻസിനുവേണ്ടിയാണെന്നാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ പറയുന്നത്. ഇത് ഓപ്പറേഷണൽ കൺവീനിയൻസിനാണെന്നാണ് കേന്ദ്ര മന്ത്രി പറയുന്നത്. ഇത് ജ്യോഗ്രഫിക്കൽ കൺവീനിയൻസിനും ഓപ്പറേഷണൽ കൺവീനിയൻസിനും വേണ്ടിയല്ല, ബി.ജെ.പി.-യുടെ പൊളിറ്റിക്കൽ കൺവീനിയൻസിനുവേണ്ടിയാണ് ഈ ക്രൂരത കേരളത്തോട് ചെയ്തതെന്ന് വളരെ വ്യക്തമാണ്. എത്രയോ കാലമായി ബി.ജെ.പി.-യുടെ

മംഗലാപുരത്തെ നേതാക്കന്മാർ പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാര്യമാണ് ഇപ്പോൾ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ഞങ്ങളത് മാറ്റും. മംഗളൂരു ഡിവിഷൻ മൈസൂരിലേക്ക് കൊണ്ടുപോകുമെന്ന് അവർ പറഞ്ഞതാണ് ഇപ്പോൾ കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ ചെയ്തത്. ഇത് ഓപ്പറേഷണൽ കൺവീനിയൻസിനോ ജ്യോഗ്രഫിക്കൽ കൺവീനിയൻസിനോ വേണ്ടിയാണെങ്കിൽ എന്തുകൊണ്ട് കേരളത്തെ റെയിൽവേ സോണായി പ്രഖ്യാപിച്ചുകൂടാ; കാസർഗോഡ് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ഒരു റെയിൽവേ സോണായി എന്തുകൊണ്ടാണ് പ്രഖ്യാപിക്കാത്തത്? നമ്മുടെ തൊട്ടടുത്ത സംസ്ഥാനങ്ങളായ തമിഴ്നാട്, കർണ്ണാടക, ആന്ധ്രാപ്രദേശ് എന്നിവിടങ്ങളിൽ റെയിൽവേ സോണുകളുണ്ട്. എന്തുകൊണ്ടാണ് കേരളത്തിൽ മാത്രം ഒരു റെയിൽവേ സോൺ പ്രഖ്യാപിക്കാത്തത് എന്നതിന് ഇന്ന് കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്നവർ മറുപടി പറയേണ്ടതുണ്ട്. ദയാവധം എന്ന് ഞാൻ പറയുന്നത് വെറുതേയല്ല. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ മേഖലയോടും പാലക്കാട് ഡിവിഷനോടും കാണിക്കുന്ന ദയാവധമെന്ന് ഞാൻ ഒരിക്കലും ആലങ്കാരികമായി പറയുന്നതല്ല. ഈ തീരുമാനം ഒട്ടേറെ

ഘടകങ്ങളെ ബാധിക്കും. നമ്മുടെ ടെയിനുകൾ, പാളങ്ങൾ, പ്ലാറ്റ്ഫോം, റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ മേൽക്കൂര എന്നിങ്ങനെ ഒട്ടേറെ ഘടകങ്ങളെ ബാധിക്കും. എന്തിനേറെ പറയുന്നു.. എമർജൻസി ക്വാട്ട സിസ്റ്റത്തെപ്പോലും ബാധിക്കും. മംഗളൂരു ഡിവിഷൻ മൈസൂരിലേക്ക് കൊണ്ടുപോയതുവഴി സംഭവിക്കാൻ പോകുന്ന കാര്യങ്ങളാണിത്. ഇതുമാത്രമല്ല റെയിൽവേ ട്രാക്കിനോട് ചേർന്ന് കിടക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ ഒരു കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കണമെങ്കിൽ ആ കെട്ടിടത്തിന് എൻ.ഒ.സി. വാങ്ങണം. ഇതുവരെ മലയാളികൾ എൻ.ഒ.സി. വാങ്ങാൻ പാലക്കാട് വരെയാണ് പോയിരുന്നത്. എന്നാൽ ഇനി അവർ മൈസൂരിലേക്ക് പോകേണ്ട ഗതികേടാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് സംഭവിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇത്തരത്തിൽ ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് സംഭവിക്കാനിടയാക്കുന്ന ഒരു ക്രൂരതയായി ഈ ദയാവധം മാറിയിരിക്കുകയാണ്. പത്രങ്ങളിൽ വന്ന ചില വാർത്തകളാണ് എന്റെ പക്കലുള്ളത്. 'മംഗളൂരു മേഖല പോയി, പകരം ഒന്നും കിട്ടിയില്ല' .. മാതൃഭൂമി ദിനപ്പത്രത്തിൽ വന്ന ഒരു വാർത്തയാണിത്. പകരം എന്തെങ്കിലും കൊണ്ടുവരേണ്ടതല്ലേ; ഒന്നുമില്ല.... 'കേരളത്തിൽ എം.പി.-മാരുടെ യോഗം

വിളിക്കാതെ റെയിൽവേ' - എം.പി.-മാരുടെ യോഗം വിളിക്കാൻ പോലും മടിയാണ്. കാരണം ഇവർക്ക് മറുപടി പറയാനൊന്നുമില്ല. ഇത്തരത്തിൽ ഒരുപാട് വാർത്തകൾ നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കും. എന്തിനാണ് കേരളത്തോട് ഈ അനീതി; കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന സർക്കാർ കേരളത്തോട് ഈ അനീതി കാണിക്കുന്നതെന്തിനാണ്? ഒരു ഡിവിഷൻ കൊണ്ടുപോകുക മാത്രമല്ല ഇവിടെ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്... കഞ്ചിക്കോട് റെയിൽവേ കോച്ച് ഫാക്ടറി പദ്ധതിയുടെ അവസ്ഥയെന്താണ്? ടി പദ്ധതിക്കായി ഏകദേശം 236 ഏക്കറോളം ഭൂമിയാണ് നമ്മൾ ഏറ്റെടുത്തത്. കോൺഗ്രസ്സിന്റെയും ലീഗിന്റെയും നേതൃത്വത്തിൽ ഇടതുപക്ഷ പിന്തുണയോടുകൂടിയുള്ള ഒന്നാം യു.പി.എ. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് കേരളത്തിന് ലഭിച്ച കഞ്ചിക്കോട് കോച്ച് ഫാക്ടറി എന്ന പദ്ധതി ഇപ്പോൾ പരിഗണനയിലില്ലെന്നാണ് കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ പറയുന്നത്. നമ്മളേറ്റെടുത്ത 236 ഏക്കർ ഭൂമി തിരിച്ചുപിടിച്ച് കേരളം എന്തെങ്കിലുമൊരു സ്ഥാപനം തുടങ്ങണം. ആ സ്ഥാപനം കേന്ദ്രം കേരളത്തോട് കാണിച്ച അനീതിയുടെ സ്മാരകമായി അവിടെ തലയുയർത്തി നിൽക്കണമെന്ന ആവശ്യമാണ് ഞാൻ

മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്നത്. കേരളത്തോട് ഈ അവഗണന കാണിക്കുന്നതെന്തിനാണ്? മലയാളികൾ ജി.എസ്.ടി.-യും ഇൻകം ടാക്സും സെസ്സും സർചാർജ്ജും കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. പകരം കേരളത്തിന് അവർ തിരിച്ചുനൽകുന്നതെന്താണ്? കേരളം ഒരു രൂപ കേന്ദ്രത്തിന് നൽകുമ്പോൾ അവർ തിരിച്ചുനൽകുന്നത് ഇരുപത്തഞ്ച് പൈസയാണ്. എന്നാൽ യു.പി. ഒരു രൂപ കൊടുക്കുമ്പോൾ ഒരു രൂപ എൺപത് പൈസയാണ് അവർക്ക് തിരികെ കൊടുക്കുന്നത്. ബീഹാറിൽ അതിനെക്കാൾ കൂടുതലാണ് നൽകുന്നത്. മറ്റ് വടക്കേ ഇന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ കൂടുതൽ തുക കേന്ദ്രം തിരിച്ചുകൊടുക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിന് ഇരുപത്തഞ്ച് പൈസ മാത്രമാണ് തിരിച്ചുകിട്ടുന്നത്. കേരളത്തിൽ ആവശ്യത്തിന് ട്രെയിനുണ്ടോ; നമ്മുടെ അവസ്ഥ എന്താണ്? ഈ അവസരത്തിൽ ഞാനൊരു നേതാവിനെ ഓർത്ത് പോകുകയാണ്. കേരളത്തിൽനിന്നും ജയിച്ച് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ സഹമന്ത്രിയായിരുന്ന ഒരു വ്യക്തിയുണ്ട്. അദ്ദേഹം റെയിൽവേ സഹമന്ത്രിയായി 19 മാസമാണ് അധികാരത്തിലുണ്ടായിരുന്നത്. ആ 19 മാസക്കാലം കൊണ്ട് കേരളത്തിന് 19 ട്രെയിനുകളാണ്

അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. കണ്ണൂരിൽ നിന്ന് ജയിച്ച് ഇന്ത്യൻ രാഷ്ട്രീയത്തിൽ ജ്വലിച്ചുനിന്ന ആ നേതാവ് മറ്റാരുമല്ല അത് ഞങ്ങളുടെ നേതാവ് ഇ. അഹമ്മദ് ആണ്. അദ്ദേഹമാണ് 19 മാസം കൊണ്ട് 19 ട്രെയിൻ കേരളത്തിന് അനുവദിച്ചത്. ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ അവസ്ഥയെന്താണ്? കോഴിക്കോട് നിന്ന് മംഗലാപുരം ഭാഗത്തേക്ക് വൈകുന്നേരം 5.15-ന് നേത്രാവതി എക്സ്പ്രസ് പോയാൽ പിന്നെയുള്ള ട്രെയിൻ 9.30-നുള്ള വന്ദേഭാരത് എക്സ്പ്രസ്സാണ്. വന്ദേഭാരത് എക്സ്പ്രസ്സിന് കോഴിക്കോട് കഴിഞ്ഞാൽ അടുത്ത സ്റ്റോപ്പുള്ളത് കണ്ണൂരാണ്. അടുത്ത ട്രെയിൻ രാത്രി 10.30-നുള്ള എക്സിക്യൂട്ടീവ് എക്സ്പ്രസ്സാണ്. അഞ്ച് മണിക്കൂർ പതിനഞ്ച് മിനിട്ടാണ് രണ്ട് ട്രെയിനുകൾ തമ്മിലുള്ള ടൈം ഡിഫറൻസ്. ഒരു ട്രെയിൻ പോയിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഇത്രയും സമയം കഴിഞ്ഞാണ് കോഴിക്കോട് - മലബാർ ഭാഗത്തെ ജനങ്ങൾക്ക് മറ്റൊരു ട്രെയിനുള്ളത്. രാവിലെ 9.15-ന് ഇന്റർസിറ്റി എക്സ്പ്രസ് പോയിക്കഴിഞ്ഞാൽ പിന്നെ 12.35-ന് ഏറനാട് എക്സ്പ്രസാണുള്ളത്. ഇവിടെ ഒരു ട്രെയിൻ കഴിഞ്ഞ് അടുത്ത ട്രെയിനിനുള്ള ടൈം ഡിഫറൻസ് മൂന്ന് മണിക്കൂർ ഇരുപത് മിനിട്ടാണ്. തൃശ്ശൂർ ഭാഗത്തേക്ക്

ഉച്ചയ്ക്ക് 1.45-ന് ജനശതാബ്ദി എക്സ്പ്രസ് പോയിക്കഴിഞ്ഞാൽ പിന്നെ വൈകിട്ട് 4.10-ന് ഇന്റർസിറ്റി എക്സ്പ്രസ് മാത്രമാണുള്ളത്. രണ്ടരമണിക്കൂറാണ് ഇടവേള. തൃശ്ശൂരിൽ നിന്നും കോഴിക്കോട് ജില്ലയിലേക്ക് ഉച്ചയ്ക്ക് 2.30-ന് ഒരു ട്രെയിൻ പോയിക്കഴിഞ്ഞാൽ പിന്നെ വൈകിട്ട് 7.00 മണിക്കാണ് അടുത്ത ട്രെയിനുള്ളത്. ഇവിടെ നാലര മണിക്കൂറിന്റെ വ്യത്യാസമാണുള്ളത്. കാസർഗോഡ് നിന്നും കോഴിക്കോടേക്കും തെക്കേ അറ്റത്തെ ജില്ലകളിലേക്കും പോകാനുള്ള ട്രെയിനിന്റെ ലഭ്യതയും ഏകദേശം ഇതുപോലെ തന്നെയാണ്. ഓരോ ട്രെയിനിലെയും അവസ്ഥയെക്കുറിച്ച് സൂചിപ്പിക്കുകയാണെങ്കിൽ വാഗൺ ട്രാജഡിയാകാത്തത് നമ്മുടെ ഭാഗ്യമാണ്. 'പരശുറാം എക്സ്പ്രസ്സിൽ നിന്നുതിരിയാൻ സ്ഥലമില്ല' .., 'നേത്രാവതി എക്സ്പ്രസ്സിൽ കാലുകുത്താൻ ഇടമില്ല' .. - ഇതെല്ലാം പത്രങ്ങളിൽ വന്ന വാർത്തകളാണ്. 'വടക്കുള്ളവർ കേരളത്തിലല്ലേ?' മാതൃഭൂമി ദിനപ്പത്രത്തിൽ വന്ന ചോദ്യമാണിത്. മനോരമയിലും സമാനമായ ചോദ്യമുണ്ടായിരുന്നു... 'കോച്ചില്ലാ യാത്ര' ... മാതൃഭൂമിയിൽ വന്ന മറ്റൊരു വാർത്തയാണ്. ഓരോ പത്രങ്ങളിലും പരിശോധിച്ചാൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള ദുരിതത്തിന്റെ

വാർത്തകളാണ് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. 'തിരക്കൊഴിയാതെ പരശുറാം, ഇറങ്ങാനോ കയറാനോ കഴിയില്ല... നിലപാട് മാറ്റാതെ റെയിൽവേ'.. മലയാള മനോരമയിൽ വന്ന വാർത്തയാണിത്. റെയിൽവേ കോച്ചുകളുടെ അവസ്ഥയും പരിതാപകരമാണ്. 'കോച്ചുകൾ വെട്ടിക്കുറച്ചു, കാലുകുത്താൻ പോലും ഇടമില്ല.. വടക്കൻ കേരളത്തിലെ ട്രെയിൻ യാത്ര ദുരിതത്തിൽ' - മീഡിയ വൺ-ൽ വന്ന വാർത്തയാണ്. നമുക്ക് ലഭിക്കുന്ന ട്രെയിനിന്റെ അവസ്ഥയെന്താണ്; പഴയ ട്രെയിൻ, പഴയ ബോഗി, ആ ബോഗിയിലെ സീറ്റുകളുടെ കാര്യം അതിലേറെ ദുരിതമാണ്. അഞ്ചും പത്തും മണിക്കൂറിലധികം ട്രെയിനിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്ന സ്ത്രീകൾക്ക് ട്രെയിനിലെ ടോയ്ലെറ്റ് ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയാതെ യാത്ര ചെയ്യേണ്ട അവസ്ഥയാണ്. ഈ രാജ്യം ഭരിക്കുന്ന സർക്കാർ, കേരളത്തിലെ യാത്രക്കാരോട് മാനുഷിക പരിഗണനപോലും കാണിക്കാത്ത തരത്തിലുള്ള ഈ പ്രവൃത്തിയെ ഷെയിം എന്നല്ലാതെ വേറെന്താണ് പറയേണ്ടത്? ഞാനും നിങ്ങളുമൊക്കെ യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ മിക്ക കമ്പാർട്ടുമെന്റുകളിലും ചുണ്ടെലികളെയും പാറ്റകളെയും കാണാൻ കഴിയും. പാറ്റകളെ പേടിക്കുന്ന ഒരു

ഭരണക്കൂടമാണിന്ന് രാജ്യം ഭരിക്കുന്നതെങ്കിൽ ട്രെയിനിൽ പാറ്റകൾക്ക് യാതൊരു ദുരിതവുമില്ല. പാറ്റകൾക്ക് അവരുടെ ഇഷ്ടംപോലെ നടക്കാനും കിടക്കാനുമുള്ള സൗകര്യവും സുരക്ഷിതത്വവും ട്രെയിനിലുണ്ട്. എന്നാൽ യാത്രക്കാർക്ക് സുരക്ഷിതത്വമില്ലാത്ത രീതിയിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിലൂടെ ഓടുന്ന ട്രെയിനുകൾ മാറുന്ന കാഴ്ചയാണ് നിലവിലുള്ളത്. നിലമ്പൂർ – നഞ്ചൻകോട് റെയിൽപാതയുടെ സ്ഥിതിയെന്താണ്; അങ്കമാലി അംഗവും ബഹു. ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായ ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ ഇവിടെയുണ്ട്.. അങ്കമാലി - എരുമേലി ശബരി റെയിൽ പാതയുടെ അവസ്ഥയെന്താണ്? കേന്ദ്രസർക്കാർ ജനാധിപത്യത്തെ കശാപ്പ് ചെയ്യുകയാണ്. എയിംസ് കേരളത്തിന് നഷ്ടമായി, എയർപോർട്ടുകൾ തകർത്ത് തരിപ്പണമാക്കി, എയർപോർട്ടിനോട് ചിറ്റമ്മ നയമാണ്. കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന ബി.ജെ.പി. സർക്കാരിന്റെ ഈ തെറ്റായ, വികലമായ നയത്തിനെതിരായി അതിശക്തമായ പ്രതിഷേധം ഈ സഭ ഉന്നയിക്കണമെന്നും ഈ തെറ്റായ നയം തിരുത്തി, പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽ നിന്ന് വിഭജിച്ച മംഗളൂരു ഡിവിഷൻ തിരിച്ചുനൽകി, റെയിൽവേ

മേഖലയിലടക്കം എല്ലാ മേഖലകളിലും കേരളത്തോട് കാണിക്കുന്ന ഈ അവഗണന തിരുത്താൻ കേന്ദ്രസർക്കാർ തയ്യാറാകണമെന്നും ഈ പ്രമേയത്തെ പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് ആവശ്യപ്പെടുന്നു. പ്രസംഗം അവസാനിപ്പിക്കുന്നു. നന്ദി.

ശ്രീ. ഗോവിന്ദൻ പള്ളിക്കാപ്പിൽ: സർ, ചട്ടം 130 അനുസരിച്ച് ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുന്നു. ദക്ഷിണ റെയിൽവേയുടെ പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽനിന്നും മംഗളൂരു മേഖലയെ ഒഴിവാക്കിയ നടപടി പ്രതിഷേധാർഹമാണ്. പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷനിൽ നിന്നും മംഗളൂരു മേഖലയെ വിഭജിച്ച് സൗത്ത് വെസ്റ്റേൺ റെയിൽവേയുടെ മൈസൂർ ഡിവിഷനിൽ ചേർത്ത റെയിൽവേ ബോർഡിന്റെ തീരുമാനം കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനത്തെ വലിയ തോതിൽ ബാധിക്കുന്നതാണ്. കേരളത്തിന്റെ എതിർപ്പുകളെയും ആശങ്കകളെയും പൂർണ്ണമായിതള്ളി, പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ തന്ത്രപ്രധാനമായ മംഗളൂരു മേഖലയാണ് ഒക്ടോബർ മാസം 1-ാം തീയതി മുതൽ മൈസൂർ ഡിവിഷന്റെ ഭാഗമായി മാറിയത്.

മംഗളൂരു സെൻട്രൽ, മംഗളൂരു ജങ്ഷൻ, പനമ്പൂർ പോർട്ട് യാർഡ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഭാഗങ്ങൾ ഒക്ടോബർ മാസം ഒന്നാം തീയതി മുതൽ മൈസൂർ ഡിവിഷന്റെ കീഴിലായിരിക്കുകയാണ്. ഒരു വർഷം 50 ലക്ഷത്തോളം യാത്രക്കാരാണ് മംഗലാപുരം സെൻട്രൽ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽനിന്നും വണ്ടി കയറുന്നത്. അതുപോലെ മംഗളൂരു ജങ്ഷൻ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽനിന്നും വർഷം 13 ലക്ഷം യാത്രക്കാരാണ് തീവണ്ടി കയറുന്നത്.

പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ ആകെ വരുമാനത്തിന്റെ 60 ശതമാനവും ലഭിച്ചിരുന്നത് മംഗളൂരു മേഖലയിൽ നിന്നാണെന്നാണ് കണക്കുകൾ പറയുന്നത്. ഡിവിഷന്റെ ചരക്ക് വരുമാനത്തിന്റെ 90 ശതമാനവും ലഭിച്ചിരുന്നത് പനമ്പൂർ യാർഡിലൂടെയായിരുന്നു. റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം ഫണ്ടും വികസന പദ്ധതികളും അനുവദിക്കുമ്പോൾ പ്രധാനമായും ഡിവിഷനുകളുണ്ടാക്കുന്ന വരുമാനംകൂടി പരിശോധിക്കും. വരുമാനം കുത്തനെ ഇടിയുന്നതോടുകൂടി മലബാർ മേഖല ഉൾപ്പെടെയുള്ള കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിനുള്ള ബജറ്റ് വിഹിതവും വെട്ടിക്കുറയ്ക്കപ്പെടും. വരുമാനം കുറഞ്ഞ ഡിവിഷനെന്ന

കാരണത്താൽ കേരളത്തിന് പുതിയ ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കുന്നതുപോലും നിഷേധിക്കപ്പെടാൻ കാരണമാകും. വടക്കേ മലബാറിനെയാണ് റെയിൽവേയുടെ ഈ നീക്കം ഏറ്റവും കൂടുതൽ ബാധിക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കൊടുവള്ളി അംഗം ശ്രീ. പി. കെ. ഫിറോസ് ഇവിടെ കുറെ കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞു. കേരളത്തെ റെയിൽവേ പൊതുവെ അവഗണിക്കുകയാണ്. പ്രത്യേകിച്ച് വടക്കൻ മലബാറിനെ വലിയതോതിൽ അവഗണിക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പി. കെ. ഫിറോസ് ട്രെയിനിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞപ്പോൾ കോഴിക്കോട് നിന്നുള്ള എക്സിക്യൂട്ടീവ് എക്സ്പ്രസ് കണ്ണൂർ വരെ മാത്രമാണുള്ളതെന്ന് പറഞ്ഞു. കാസർഗോഡുകാർക്ക് ആ ട്രെയിനുമില്ല. കണ്ണൂർ സ്റ്റേഷനിൽ യാത്ര അവസാനിപ്പിക്കുന്ന 9 ട്രെയിനുകളുണ്ട്. ആ തീവണ്ടികളിൽ രണ്ടോ മൂന്നോ തീവണ്ടികൾ കാസർഗോഡ്, മംഗലാപുരം വരെ ദീർഘിപ്പിക്കണമെന്ന കാസർഗോഡുകാരുടെ ആവശ്യം അംഗീകരിക്കപ്പെടുന്നില്ല. ആ ഒരു ആവശ്യത്തിനുവേണ്ടി മൈസൂരിനെ സമീപിക്കേണ്ടിവരുന്ന അവസ്ഥയാണ് ഇന്നുള്ളത്. സമയപരിമിതിയുള്ളതിനാൽ ഞാൻ കൂടുതൽ കാര്യങ്ങൾ

പറയാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. മംഗളൂരു മേഖലയിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന റെയിൽവേ ജീവനക്കാരിൽ ഭൂരിഭാഗവും കേരളത്തിൽനിന്നുള്ളവരാണ്. വിഭജനത്തോടെ അവരുടെ സർവീസ് റിക്കാർഡുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ സൗത്ത് വെസ്റ്റേൺ റെയിൽവേ ആസ്ഥാനത്തേക്ക് മാറും. 2007-ൽ പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വിഭജിച്ച് സേലം ഡിവിഷൻ വന്നപ്പോഴും ഇതുപോലെ ജീവനക്കാർക്ക് പ്രയാസങ്ങളും പ്രതിസന്ധികളും അനുഭവിക്കേണ്ടിവന്നിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനത്തെ ബാധിക്കുന്ന പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ സാമ്പത്തിക ഭദ്രത തകർക്കുന്ന റെയിൽവേയുടെ നടപടി അപലപനീയമാണ്. പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷനിൽനിന്നും മംഗളൂരു മേഖലയെ വിഭജിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഉത്തരവ് അടിയന്തരമായി പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്നും ഡിവിഷന്റെ പഴയ സ്ഥിതി പുനഃസ്ഥാപിക്കുന്നതിന് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെയും ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെയും ഭാഗത്തുനിന്ന് ആവശ്യമായ, ശക്തമായ ഇടപെടലുകളുണ്ടാകണമെന്നും ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ.....

ചെയർപേഴ്സൺ: എന്താണ് പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ചരിത്രപരമായ ഒരു പ്രക്രിയയെക്കുറിച്ചാണ് എല്ലാവരും സംസാരിച്ചത്, കേന്ദ്രം കേരളത്തോട് കാണിക്കുന്ന അവഗണനയെക്കുറിച്ചാണ്. ഇത് ഇന്നും ഇന്നലെയും തുടങ്ങിയതല്ല എന്ന വസ്തുത സഭയിൽ വ്യക്തമാക്കപ്പെടണം. 1967-ൽ കൊച്ചി കപ്പൽ നിർമ്മാണശാലയ്ക്കുവേണ്ടി പ്രക്ഷോഭം നടത്തിയത് ആരാണ്; ബാഫക്കി തങ്ങൾ, എൻ. ശ്രീകണ്ഠൻ നായർ, ഇ.എം.എസ്., എ.കെ.ജി. തുടങ്ങിയവരാണ്. കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയോടുള്ള ഈ അവഗണന എന്നുമുണ്ട്. ഒരു ബി.ജെ.പി. അംഗം പോയതുകൊണ്ടൊന്നും ഈ പ്രശ്നം തീരുന്നില്ല.

ചെയർപേഴ്സൺ: അങ്ങ് പോയിന്റ് പറയൂ.

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ജനറൽ പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ ആണ് ഉന്നയിച്ചത്. ആർഗ്യുമെന്റ് ക്രമത്തിലാക്കുകയാണ്. മൈസൂർ ഭരിക്കുന്നത് കോൺഗ്രസ് ആണ്. കേരളത്തിലും യു.ഡി.എഫ്. ആണ് ഭരിക്കുന്നത്.

ഇവർ തമ്മിൽ ചർച്ച ചെയ്ത് ഇതിന് പരിഹാരം കാണണമെന്നാണ് ഇതിൽ ഇടപെട്ടുകൊണ്ട് എന്റെ പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ.

ചെയർപേഴ്സൺ: ശരി.

ശ്രീ. ഷിബു തെക്കുംപുറം: സർ, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുകയാണ്. കേന്ദ്ര സർക്കാർ കേരളത്തെ എല്ലാ കാര്യത്തിലും അവഗണിക്കുന്ന കാഴ്ചയാണ് നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. അതിന്റെ അവസാനത്തെ ഉദാഹരണമാണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽനിന്നും മംഗളൂരു മേഖലയെ മാറ്റാനുള്ള തീരുമാനം. കഴിഞ്ഞ 15 വർഷത്തിലേറെയായി റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്രം കേരളത്തോട് വലിയ അവഗണനയാണ് കാണിക്കുന്നത്. പുതിയ ട്രെയിനുകളുടെ കാര്യത്തിൽ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ, ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ, അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളുടെ വികസനം തുടങ്ങിയ എല്ലാ കാര്യങ്ങളിലും വലിയ അവഗണനയാണ് നമുക്ക് നേരിടേണ്ടി വന്നിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനത്തെ എല്ലാതരത്തിലും തകർക്കുന്ന നടപടിയാണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ വിഭജനവുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് അടിയന്തരമായി അത് പിൻവലിക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നത്. പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വരുമാനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഏറ്റവും മുൻപന്തിയിൽ നിൽക്കുന്ന ഡിവിഷനായിരുന്നു. അതിൽ 50 ശതമാനവും മംഗളൂരു ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിൽനിന്നാണ് ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നത്. ഈ ഡിവിഷൻ ഇങ്ങനെ വിഭജിക്കുന്നതോടുകൂടി ആ വരുമാനം നഷ്ടപ്പെടും. ഇത്തരത്തിൽ വരുമാനം കുറയുന്നതോടുകൂടി കാലക്രമേണ പാലക്കാട് ഡിവിഷൻതന്നെ ഇല്ലാതാകും. നാളെകളിൽ തിരുവനന്തപുരം, സേലം ഡിവിഷനുകളിലേക്ക് ഇതിനെ ലയിപ്പിക്കാനുള്ള എല്ലാ സാധ്യതയുമുണ്ട്. റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ വരുമാനമനുസരിച്ചാണ് റെയിൽവേ ബജറ്റിൽ ഫണ്ട് അനുവദിക്കുന്നത്. പാലക്കാട് ഡിവിഷന് വരുമാനം കുറയുന്തോറും ഷൊർണ്ണൂർ-മംഗളൂരു പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ, ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾക്കൊന്നും തുക ലഭിക്കാത്ത അവസ്ഥയുണ്ടാകും. അതോടൊപ്പം കാസർഗോഡ് ജില്ലയെ എല്ലാതരത്തിലും ഇത് ബാധിക്കാനിടയാകും. ഏറ്റവും സഹായകരമായ നിലപാട് എടുക്കേണ്ട ജില്ലയാണ് പാലക്കാട് ജില്ല. ആ ജില്ലയെ

തകർക്കുന്ന നിലപാടായിരിക്കും ഈ വിഭജനത്തിലൂടെ വരുന്നത്. ചരക്ക്-മത്സ്യഗതാഗതത്തിനും ഇത് തിരിച്ചടിയാകും. പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ ആസ്ഥാനത്തും സ്റ്റേഷനുകളിലും ജോലി ചെയ്യുന്ന നിരവധി ആളുകളുടെ കാര്യം ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. അവരുടെ ജോലിയെ എല്ലാം ഇത് ബാധിക്കാൻ പോകുകയാണ്. അവരുടെ സ്ഥലമാറ്റം, ജോലി സുരക്ഷിതത്വം എല്ലാത്തിനെയും ഇത് ബാധിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇക്കാര്യത്തിൽ അടിയന്തര ഇടപെടൽ ആവശ്യമാണ്. വരുമാനശേഷി കുറവുണ്ടായാലും കേരളത്തിന്റെ വികസന പദ്ധതികൾക്ക് തടസമുണ്ടാകില്ലെന്ന് കേന്ദ്രം ഉറപ്പുനൽകേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. പ്രത്യേകിച്ച് പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ, പുതിയ ട്രെയിനുകൾ, അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ ഇക്കാര്യങ്ങളിലെല്ലാം ശക്തമായി തന്നെ കേന്ദ്രം സംസ്ഥാനത്തിന് ഉറപ്പുനൽകണം. നിക്ഷേപത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ പിറകോട്ടുപോകില്ലെന്ന് വാക്ക് നൽകേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതോടൊപ്പം നഷ്ടപരിഹാര പാക്കേജ് പ്രഖ്യാപിക്കണം. കാസർഗോഡ് കേന്ദ്രമായി ഒരു ടെർമിനൽകൂടി സ്ഥാപിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനം നമ്മുടെ വലിയ ലക്ഷ്യമാണ്.

യാത്രക്കാരുടെ താൽപര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്ന നിലയിൽ മുന്നോട്ടുപോകാൻ ശക്തമായ ഇടപെടൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ നടത്തണമെന്ന് അഭ്യർഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. വി. മുരളീധരൻ: സർ, ബി.ജെ.പി.-യോടുള്ള രാഷ്ട്രീയ വിരോധം കേരളത്തോടുള്ള കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ അവഗണന എന്ന ലേബൽ ഒട്ടിച്ച് രാഷ്ട്രീയ പ്രചാരണത്തിനുള്ള അവസരമായി കേരളനിയമസഭയെ മാറ്റാനുള്ള ശ്രമമെന്ന നിലയിൽ മാത്രമാണ് ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ കാണുന്നത്. കാരണം റെയിൽവേ സോൺ/ഡിവിഷൻ രൂപീകരണം, അത് മാറ്റുക തുടങ്ങിയ ഭരണപരമായ നടപടികൾ എല്ലാകാലത്തും നടന്നിട്ടുള്ളതാണ്. ജീവനക്കാരുടെ സ്ഥലംമാറ്റം, വരുമാനത്തിന്റെ മാനദണ്ഡം, തീവണ്ടികളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണി, ടിക്കറ്റ് എടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്നവരുടെ എണ്ണം, പാർലമെന്റ് അംഗങ്ങളെ അറിയിച്ചില്ല, റെയിൽവേ സോൺ പ്രഖ്യാപിച്ചില്ല ഇങ്ങനെയുള്ള പല കാരണങ്ങൾ പറഞ്ഞുകൊണ്ട്, അതിന് അനുകൂലമായിട്ടുള്ള പ്രചാരണമെന്നതിന് അപ്പുറം ഇതിലൊന്നുമില്ല. കാരണം 2007-ൽ സേലം ഡിവിഷൻ രൂപീകരിച്ചപ്പോൾ 78 റെയിൽവേ

സ്റ്റേഷനുകളാണ് അന്ന് പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽനിന്നും സേലം ഡിവിഷനിലേക്ക് മാറ്റിയത്. അന്നത്തെ പാലക്കാട് എം.പി. പാർലമെന്റിൽ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ ഉപക്ഷേപം അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഉന്നയിച്ച ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം, സംസ്ഥാനത്തെ അംഗങ്ങളുമായി ഒരു കൂടിയാലോചനയും നടത്താതെയാണ് ഇത് പ്രഖ്യാപിച്ചതെന്നാണ്. അന്ന് ശ്രീ. എ. കെ. ആന്റണി, വയലാർ രവി, ഇ. അഹമ്മദ് എന്നീ വലിയ നേതാക്കന്മാർ ആ സർക്കാരിൽ മന്ത്രിമാരായിരുന്നു. നിലവിൽ മംഗളൂരു റെയിൽവേ മേഖലയിൽ മൂന്ന് റെയിൽവേ സോണുകളാണ് സേവനം നൽകുന്നത്. ആ മൂന്ന് റെയിൽവേ സോണുകൾ സേവനം നൽകുന്നതിന്റെ ഫലമായി ഉണ്ടായിട്ടുള്ള ഭരണപരമായ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ പരിഹരിക്കാൻവേണ്ടി മാത്രമാണ് ഈ നടപടി സ്വീകരിച്ചതെന്ന് റെയിൽവേ വളരെ കൃത്യമായി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. മാത്രമല്ല ഒരു ഡിവിഷന്റെയോ സോണിന്റെയോ വരുമാനം പരിഗണിക്കാതെ ശൃംഖലയുടെ ആവശ്യം പരിഗണിച്ചാണ് റെയിൽവേ അടിസ്ഥാന സൗകര്യനിക്ഷേപം നടത്തുന്നത് എന്നതിന് കഴിഞ്ഞകാല അനുഭവമുണ്ട്. കാരണം കഴിഞ്ഞ ഒരു ദശകത്തിലെ

കേരളത്തിലെ റെയിൽവേ ശൃംഖലയുടെ നിക്ഷേപം പരിശോധിച്ചാൽ, യു.പി.എ. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് 372 കോടി രൂപയാണ് കേരളത്തിലെ റെയിൽവേയുടെ അടിസ്ഥാനസൗകര്യത്തിനുള്ള പ്രവൃത്തികൾക്കുള്ള ശരാശരി വാർഷിക വിഹിതമുണ്ടായിരുന്നത്. 2026-27-ൽ അത് 3795 കോടി രൂപയായി, പത്ത് ഇരട്ടിയിലധികം വർധിച്ചു. കഴിഞ്ഞ 12 വർഷത്തിനിടയിൽ ഈ വിഹിതം ഉപയോഗിച്ച് 6 ഇരട്ടപാതയും ഗേജ്മാറ്റ പദ്ധതികളും പൂർത്തിയാക്കി, 131 മേല്പാലങ്ങളും അടിപാതകളും നിർമ്മിച്ചു, ശൃംഖലയുടെ 100 ശതമാനം വൈദ്യുതീകരണം പൂർത്തിയാക്കി, അമൃത് ഭാരത് സ്റ്റേഷൻ പദ്ധതിയിൽ 16 സ്റ്റേഷനുകൾ പുനർവികസിപ്പിച്ചു, കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കായി 6 വന്ദേ ഭാരത് 6 അമൃത് ഭാരത് ട്രെയിനുകൾ ആരംഭിച്ചു.

<u>ചെയർപേഴ്സൺ</u>: പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.....

<u>ശ്രീ. വി. മുരളീധരൻ</u>: സർ, ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്. ഇരുപതിനായിരം കോടി രൂപയിലധികം മൂല്യമുള്ള പദ്ധതികൾ നിലവിൽ കേരളത്തിൽ നടപ്പാക്കികൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 9 മൾട്ടി ട്രാക്കിങ് അഥവാ

പുതിയ ലൈൻ പദ്ധതികൾ, 145 മേല്പാലങ്ങളും അടിപാതകളും 19 സ്റ്റേഷനുകളുടെ പുനർവികസനം..... മൂന്നും നാലും ലൈൻ വികസനത്തിനുള്ള പദ്ധതികളില്ലെന്ന് ഇവിടെ പറഞ്ഞു 800 കിലോമീറ്ററിന്റെ നിർമ്മാണമാണ് നടക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രചാരണത്തിനുവേണ്ടി ഈ സഭയെ മാറ്റിയാൽ ജനങ്ങൾ അപഹസിക്കുമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

<u>ശ്രീമതി കെ. കെ. രമ</u>: സർ, പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വിഭജനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പാലക്കാട് എം.എൽ.എ. ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപത്തെ ശക്തമായി പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വിഭജനം സംസ്ഥാന സർക്കാരിനോടും എം.പി.-മാരോടും ആലോചിക്കാതെ പെട്ടെന്ന് നടപ്പാക്കിയതാണ്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ട്രെയിൻ യാത്രക്കാർ ധാരാളം ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ അനുഭവിക്കുകയാണ്. ആളുകൾ യാത്രയ്ക്കായി ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആശ്രയിക്കുന്നത് റെയിൽവേ സംവിധാനങ്ങളെയാണ്. മലബാർ മേഖലയ്ക്കാണ് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഏറ്റവും കൂടുതൽ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാകുന്നത്. പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ

വിഭജനത്തിന്റെ ഭാഗമായി മലബാറിലേക്കുള്ള ട്രെയിനുകളുടെ എണ്ണം കുറയുന്നു. മാത്രമല്ല, സാധാരണഗതിയിൽ തന്നെ മലബാറിലേക്കുള്ള യാത്ര വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. കോഴിക്കോട് നിന്നും മലബാറിലേക്ക് വൈകുന്നേരം 6.30-ന്റെ ട്രെയിനിനുശേഷം അടുത്ത ട്രെയിൻ രാത്രി 9.45-നാണ്. കോവിഡ് കാലത്ത് നിരവധി ട്രെയിനുകളുടെ സ്റ്റോപ്പുകൾ നിർത്തലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ടി സ്റ്റോപ്പുകൾ പുനഃരാരംഭിക്കണമെന്ന് പല തവണ നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ടതാണെങ്കിലും ഇവയൊന്നും പുനഃരാരംഭിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ മുക്കാളി, നാദാപുരം റോഡ്, ഇരിങ്ങൽ എന്നീ മൂന്ന് സ്റ്റേഷനുകളിലെ സ്റ്റോപ്പുകൾ നിർത്തലാക്കിയതിന്റെ ഭാഗമായി അവിടെയുള്ള യാത്രക്കാർ വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടുകളാണ് അനുഭവിക്കുന്നത്. സാധാരണക്കാരായ തൊഴിലാളികളും വിദ്യാർഥികളുമുൾപ്പെടെയുള്ളവരാണ് ഇതിന്റെ പ്രയാസങ്ങൾ നേരിടുന്നത്. ഭരണപരമായ പരിഷ്കാരത്തിന്റെ ഭാഗമായാണ് പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വിഭജനം നടത്തിയതെന്നാണ് നേരത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട കഴക്കൂട്ടം അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. എന്നാൽ ഈ ഡിവിഷൻ വിഭജനത്തിന്റെ ഭാഗമായി

ഇവിടത്തെ ജനങ്ങൾ വലിയ ബുദ്ധിമുട്ട് അനുഭവിക്കുകയാണ്. സാധാരണ അടിയന്തര സാഹചര്യങ്ങളിൽ ട്രെയിൻ യാത്ര ചെയ്യേണ്ടിവരുന്ന രോഗികൾക്കും വിദ്യാർഥികൾക്കും ഇന്റർവ്യൂവിൽ പങ്കെടുക്കേണ്ടയാളുകൾക്കുമൊക്കെയാണ് എമർജൻസി ക്വാട്ട നൽകിവരുന്നത്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ എമർജൻസി ക്വാട്ട സംവിധാനം നമുക്ക് നൽകാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. 30% എമർജൻസി ക്വാട്ടയും മൈസൂരു ഡിവിഷനിലേക്ക് മാറ്റിക്കഴിഞ്ഞു. സാധാരണക്കാരായ ആളുകൾക്ക് പെട്ടെന്നുള്ള യാത്രകൾക്ക് റെയിൽവേ സൗകര്യം മാത്രമെ ആശ്രയിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അവർ എമർജൻസി ക്വാട്ടയ്ക്കായി സമീപിക്കുമ്പോൾ ഈ സൗകര്യം നൽകാൻ നമുക്ക് സാധിക്കുന്നില്ല. ഡിവിഷൻ വിഭജനത്തിന്റെ ഭാഗമായുള്ള പ്രയാസങ്ങൾ അനുഭവിക്കുന്നത് ഇവിടത്തെ സാധാരണക്കാരായ ആളുകളാണ്. അവർക്ക് എന്ത് ബദൽ സംവിധാനമാണ് നിങ്ങൾ ഒരുക്കിക്കൊടുക്കുന്നതെന്ന് അറിയാൻ ഞങ്ങൾക്ക് ആഗ്രഹമുണ്ട്. പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷനിൽനിന്ന് മംഗളൂരു മേഖലയെ വിഭജിച്ച് മൈസൂരു ഡിവിഷനിലേക്ക് മാറ്റിയതോടുകൂടി നമ്മുടെ നാടിനുതന്നെ വലിയ

നഷ്ടമുണ്ടാകുകയാണ്. മാത്രമല്ല, പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വിഭജനത്തെതുടർന്ന് ഇവിടത്തെ ജനങ്ങൾ അനുഭവിക്കുന്ന പ്രയാസങ്ങൾക്ക് ബദൽ സംവിധാനങ്ങളുമില്ല. പാലക്കാട് കഞ്ചിക്കോട് റെയിൽവേ കോച്ച് ഫാക്ടറിക്കുവേണ്ടിയും നമ്മൾ നിരവധി സമരങ്ങൾ നടത്തിയിരുന്നു. എന്നാൽ റെയിൽവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് പരിഹാരം നേടിയെടുക്കാൻ നടത്തിയ സമരങ്ങൾക്കൊന്നും ഒരു ഫലവുമുണ്ടായില്ല, ഇവയെല്ലാം ഇപ്പോഴും അതുപോലെ തുടരുകയാണ്. പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വിഭജനം ഒരു കാരണവശാലും അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല, ഇത് ഈ നാട്ടിലെ ജനങ്ങളോടുള്ള വെല്ലുവിളിയാണ്, മലബാർ മേഖലയോടുള്ള വെല്ലുവിളിയാണ്. ഇക്കാര്യം പുനഃപരിശോധിക്കാൻ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് അടിയന്തരമായി താല്പര്യം കാണിക്കണം. പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ നിലനിർത്തി നമ്മുടെ യാത്രാസൗകര്യം സുഗമമാക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകണം. ഇക്കാര്യം നാം ശക്തമായി കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനോട് ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ ഒരിക്കൽക്കൂടി പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. ജയന്ത്: സർ, ഇവിടെ ഉപക്ഷേപം അവതരിപ്പിച്ച ബഹുമാനപ്പെട്ട പാലക്കാട് അംഗം ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി മുതൽ ഉപക്ഷേപത്തിന്മേലുള്ള ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്ത് സംസാരിച്ച ശ്രീ. ഷിബു തെക്കുംപുറം വരെയുള്ള ആറ് അംഗങ്ങൾ പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷനിൽനിന്നും മംഗളൂരു മേഖലയെ വെട്ടിമാറ്റിയതോടുകൂടി കേരളത്തിന് സംഭവിച്ച നഷ്ടങ്ങളുടെ കണക്കുകൾ എണ്ണിയെണ്ണി പറഞ്ഞപ്പോഴും അത് ഭരണപരമായ മാറ്റത്തിനുവേണ്ടിയുള്ളതാണെന്ന് പറയാൻ കാണിച്ച ആർജവത്തെ കൈ കൂപ്പുകയല്ലാതെ മറ്റൊന്നും ചെയ്യാൻ സാധ്യമല്ല. മകൻ ചത്താലും വേണ്ടില്ല, മരുമകൾ കരഞ്ഞുകണ്ടാൽ മതിയെന്നുള്ള ഒരു കാഴ്ചയാണ് നമ്മൾ സഭയിൽ ഇപ്പോൾ കണ്ടത്. പെട്രോൾ വിലവർധനവിന്റെ കാലത്ത് പറഞ്ഞ ന്യായീകരണം വച്ചുനോക്കുമ്പോൾ ഇത് വളരെ നിസ്സാരമാണ്. ശ്രീ. എ. കെ. ആന്റണി, ശ്രീ. വയലാർ രവി എന്നിവരുൾപ്പെടെയുള്ളവരുടെ ഭരണനേതൃത്വ സമയത്തുണ്ടായ കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം നേരത്തെ പറയുകയുണ്ടായി. അന്നത്തെ കാലഘട്ടത്തിൽ കേരളത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നതോ

കേരളത്തിൽനിന്നും ആരംഭിക്കുന്നതോ ആയ 35 ട്രെയിനുകളാണ് പുതിയതായി അനുവദിച്ചുനൽകിയത്. യഥാർഥത്തിൽ എല്ലാ അർഥത്തിലും കേരളത്തിന്റെ കൈയും കാലും ഛേദിച്ചിരിക്കുകയാണ്. സഭയൊന്നാകെ ഉപക്ഷേപം പാസ്സാക്കുക മാത്രമല്ല, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെയും പ്രതിപക്ഷനേതാവിന്റെയും നേതൃത്വത്തിൽ കേരളത്തിലെ 140 നിയമസഭാംഗങ്ങളും ഡൽഹിയിലെത്തി സമരത്തിന് തയ്യാറാകണമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. കാരണം പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വിഭജനത്തിലൂടെ ഒരു സംസ്ഥാനത്തെ ഒന്നാകെ ഇല്ലാതാക്കുകയാണ് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ഒരു ഉദാഹരണം പറയാം; സൗത്ത് ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട എല്ലാ സ്റ്റേറ്റുകളിലും റെയിൽവേ സോണുകളുണ്ട്. തമിഴ്നാടിന് സതേൺ റെയിൽവേ സോണും കർണാടകയ്ക്ക് സൗത്ത് വെസ്റ്റേൺ സോണും മുമ്പുണ്ടായിരുന്ന സംയുക്ത ആന്ധ്രാപ്രദേശിന് സൗത്ത് സെൻട്രൽ സോണുമുണ്ട്. പുതിയ സംസ്ഥാനമായി രൂപീകരിച്ച തെലങ്കാനയ്ക്ക് ഈ വർഷം ജൂൺ 1-ാം തീയതി സൗത്ത് കോസ്റ്റ് റെയിൽവേ സോൺ അനുവദിച്ചുനൽകിയിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു

പുതിയ ട്രെയിൻ അനുവദിക്കുമ്പോൾ ഉദ്ഘാടന സമയത്താണ് അതിൽ പുതിയ കോച്ചുകൾ കാണുന്നത്. പിന്നീട് ഈ കോച്ചുകൾ ചെന്നൈയിലെ കോച്ച് ഫാക്ടറിയിലേക്ക് മെയിന്റനൻസിന് കൊണ്ടുപോയാൽ പിന്നെ പുതിയ കോച്ചുകൾ കാണില്ല, പകരം പഴകിപ്പൊളിഞ്ഞ കോച്ചുകളാണ് കാണുന്നത്. കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ച് പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വിഭജനം ഒരിക്കലും അംഗീകരിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല ഇതിലൂടെ പാലക്കാട് ഡിവിഷനെതന്നെ അവസാനിപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഈ തീരുമാനം പുനഃപരിശോധിക്കുന്നതോടൊപ്പം തീർച്ചയായും നമുക്ക് വെസ്റ്റ് കോസ്റ്റ് സോൺ അനുവദിച്ചേ മതിയാകൂ. പുതിയതായി രൂപീകരിച്ച തെലങ്കാനയ്ക്കുപോലും ഒരു പുതിയ റെയിൽവേ സോൺ അനുവദിക്കുമ്പോൾ കേരളത്തോട് കാണിക്കുന്നത് ചിറ്റമ്മ നയമാണ്. ഭരണപരമായ സൗകര്യങ്ങൾക്കായാണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വിഭജനം നടത്തിയെന്ന് ഇവിടെ പറയുമ്പോഴും കേരളത്തോട് കാണിക്കുന്ന അവഗണനയോട് പ്രതികരിക്കാൻ, സാധാരണ പറയുന്നതുപോലെ ഒന്നുറക്കെ കരഞ്ഞിരുന്നെങ്കിൽ.... അതിനുപോലും തയ്യാറാകാത്തവിധം യജമാന ഭക്തി

കാണിക്കുന്ന അംഗങ്ങൾ കേരളത്തോട് ചെയ്യുന്ന അനീതിയാണ് നമ്മൾ കാണേണ്ടത്. സ്വന്തം സംസ്ഥാനത്തിലെ ഒരു റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ചരക്ക് ഗതാഗതം നടക്കുന്നതും കേരളത്തിലെ യാത്രാവശ്യങ്ങൾക്കായി പതിനൊന്നോളം ട്രെയിനുകൾ ആരംഭിക്കുന്നതും മംഗളൂരുവിൽനിന്നാണ്. യാത്രയ്ക്കായി മലബാറിൽനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തേക്കും തിരിച്ച് മലബാറിലേക്കും കേരളത്തിന് മാത്രമുള്ള ട്രെയിനുകളുണ്ട്. മാവേലി എക്സ്പ്രസ്, മലബാർ എക്സ്പ്രസ്, പഴയ കണ്ണൂർ എക്സ്പ്രസ്, ചെന്നൈയിലേക്കും ബംഗളൂരുവിലേക്കും പോകുന്ന ട്രെയിനുകൾ കേരളത്തിനുവേണ്ടിയുള്ളതാണ്. ഇവയൊക്കെ ഇനിമുതൽ മംഗലാപുരത്തുനിന്നുമാണ് ആരംഭിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ സംഭവിക്കുമ്പോൾ നമുക്ക് സീറ്റിന്റെ ലഭ്യതക്കുറവുണ്ടാകുകയും എമർജൻസി ക്വാട്ട നഷ്ടപ്പെടുകയും ചെയ്യും. നിയമസഭാംഗങ്ങളൊക്കെ മിക്കവാറും അവസാന നിമിഷങ്ങളിൽ യാത്ര തീരുമാനിക്കുന്നതിനാൽ എമർജൻസി ക്വാട്ടയിലാണ് യാത്ര ചെയ്യുന്നത്. ഇനി ഇതൊക്കെ തീരുമാനിക്കാൻ പോകുന്നത് പുതിയ ഡിവിഷനിൽ നിന്നായിരിക്കും. നമ്മൾ യാത്ര ചെയ്യുന്ന കേരളത്തിലെ

ടെയിനുകളിൽ സംഭവിക്കാൻ പോകുന്നത് അതാണ്. വരുമാനനഷ്ടം മാത്രമല്ല, ഭരണപരമായി എല്ലാ അർഥത്തിലും ഈ ടെയിനുകളൊക്കെ നമ്മുടേതല്ലാതെയായി മാറുകയാണ്. ഇതിനെതിരെ അതിശക്തമായ മൂവ്മെന്റ് നമ്മുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുന്നില്ലെങ്കിൽ, നിസ്സഹായരായി നോക്കിനിൽക്കാനാണ് നമ്മൾ തയ്യാറാകുന്നതെങ്കിൽ ഇവിടെയുള്ള 3.5 കോടി ജനങ്ങളോട് ഈ സഭ ചെയ്യുന്ന ഒരു അനീതിയായിരിക്കുമെന്ന അഭിപ്രായമാണ് എനിക്കുള്ളത്. ഈ മേഖലയിൽ മാത്രമല്ല, ഏതുമേഖലയിലാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ കേരളത്തിനെ തകർക്കാൻ ശ്രമിക്കാത്തത്? രാജ്യത്തിന്റെ ഫെഡറൽ സംവിധാനത്തെ എല്ലാ അർഥത്തിലും തകർത്തുതരിപ്പണമാക്കുന്ന ഒരു സർക്കാരാണ്. കേരളത്തിനെതിരെ എന്ത് ചെയ്യുമ്പോഴും ഒരു സന്തോഷം ലഭിക്കുന്നയാളുകൾ ഈ കേരളത്തിലുണ്ടെന്നുള്ളത് വളരെ സങ്കടകരമാണ്. പത്തുപതിനഞ്ച് വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പ് AIIMS (All India Institute of Medical Sciences) കേരളത്തിനുവേണ്ടി പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. എന്നാൽ ഇതുവരെ അനുവദിച്ചിട്ടില്ല. അതിനെക്കുറിച്ച് സംസാരിക്കാൻ ആളില്ലാതെയാകുന്നു. കേരളത്തെ

സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇക്കാര്യം വരുമാന നഷ്ടമായി ചുരുക്കുകയല്ല വേണ്ടത് മറിച്ച്, കൃത്യമായി ടിക്കറ്റെടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്ന... ഇപ്പോൾ വന്ദേഭാരതിന്റെ കാര്യമൊക്ക പറയുകയുണ്ടായി, വന്ദേഭാരത് എക്സ്പ്രസിന് Full Occupancy/130% റിസർവേഷനാണ്. അത് ആകെയുള്ളത് കേരളത്തിലാണ്. എങ്കിലും ഇവിടെ അത് അനുവദിക്കുന്നില്ല. കേരളത്തിന് കൂടുതലായി ട്രെയിനുകൾ അനുവദിക്കാം, എന്നാൽ അതിന് തയ്യാറാകുന്നില്ല. ഗതികെട്ട് വല്ലതും നൽകുമ്പോൾ അത് കൃത്യമായി മെയിന്റെയിൻ ചെയ്തുകൊണ്ടുപോകുന്ന കേരളത്തോട് ചെയ്യുന്ന ഈ അവഗണന നമുക്ക് ഒരർഥത്തിലും നോക്കിനിൽക്കാൻ സാധ്യമല്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഈ ഡിവിഷനിലേക്ക് ഈ ഭാഗം തരുന്നതോടൊപ്പം വെസ്റ്റ് കോസ്റ്റ് സോൺ എന്ന ആവശ്യത്തിലേക്കും വേണ്ടിയുള്ള വലിയ പ്രക്ഷോഭങ്ങളിലേക്ക് നമുക്ക് പോകേണ്ടിവരും. അതല്ലെങ്കിൽ കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനത്തിന്റെ മരണമണിയായിരിക്കുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ തർക്കമില്ല. മൂന്ന് ഭാഗങ്ങളിലേക്കും പോകാൻ സാധിക്കുന്ന വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു

ജങ്ഷനായ ഷൊർണ്ണൂർ ആസ്ഥാനമായി ഒരു റെയിൽവേ സോൺ ആരംഭിക്കേണ്ടതാണ്. ഇതല്ലാതെ ഈ വിഷയത്തിൽ ഒരു പരിഹാരമില്ല. ഈ വിഷയം അപലപിക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്. ഈ തീരുമാനം പുനഃപരിശോധിക്കേണ്ടതിലേക്കായി ഒരു ഉപക്ഷേപം കൊണ്ടുമാത്രം അവസാനിപ്പിക്കരുതെന്ന് ഞാൻ വീണ്ടും ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. ഈ പ്രശ്നത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെയും പ്രതിപക്ഷനേതാവിന്റെയും നേതൃത്വത്തിൽ 140 എം.എൽ.എ.-മാരെയും മുഴുവൻ എം.പി.-മാരെയും പങ്കെടുപ്പിച്ച് ഡൽഹിയിൽ സമരത്തിന് തയ്യാറാകണം. ഈ രാജ്യത്തുള്ള വിവിധ സംസ്ഥാനങ്ങളോട് ഒരു ഭരണകൂടം കാണിക്കുന്ന വിവേചനത്തെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടണം, ഇന്ത്യ അറിയണം. ലോകം മുഴുവനുമുള്ള മലയാളികളിലേക്ക് ഇക്കാര്യം എത്തണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട കഴക്കൂട്ടം അംഗം പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്, ഇതൊരു പ്രചരണം തന്നെയാണ്. ഒരു സംസ്ഥാനത്തിന്റെ അവകാശങ്ങളെ തകർത്തെറിഞ്ഞുകൊണ്ട് ഫെഡറൽ സംവിധാനത്തിന്റെ എല്ലാ അസ്ഥിവാരങ്ങളും തോണ്ടിക്കൊണ്ട് ഒരു ഗവൺമെന്റ് പോകുമ്പോൾ ഇക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടണം. ചർച്ച

ചെയ്യപ്പെടേണ്ട ഇടം ഇതാണ്, 3.5 കോടി മലയാളികളുടെ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടത് ഇവിടെയല്ലാതെ എവിടെയാണ്. ചർച്ച ചെയ്യുക മാത്രമല്ല, കേരളത്തിലെയും ലോകത്തുമുള്ള മുഴുവൻ മലയാളികൾക്കും മുമ്പിൽ കേരളത്തെ തകർക്കുന്ന കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ നയങ്ങൾക്കെതിരെയുള്ള വലിയ പോരാട്ടം കുറിക്കാനും നമുക്ക് സാധിക്കണം. ഒരു കാര്യം കൂടി പറയുകയാണ്, ഈ വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം കണക്കിലെ കളികൾ മാത്രമല്ല, അടിസ്ഥാനപരമായി എന്താണ് സംഭവിച്ചതെന്നുള്ള വസ്തുനിഷ്ഠമായ കാര്യങ്ങൾ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കുമുമ്പിൽ സർക്കാർ തന്നെ അവതരിപ്പിക്കാൻ തയ്യാറാകണം. കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ നമുക്കെതിരെ ഉണ്ടായ നീക്കങ്ങൾ ഒരു ധവളപത്രം പോലെ ഇറക്കി ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടണം. ഈ വിഷയത്തിൽ പ്രത്യേകിച്ച് മലബാർ മേഖലയിലെ ജനങ്ങൾക്കിടയിൽ വലിയ രോഷമുണ്ട്. ഇത് മലബാർ മേഖലയിലെ മാത്രം പ്രശ്നമല്ല, കുറച്ചുകാലം കഴിയുമ്പോൾ തിരുവനന്തപുരത്തിന്റെ ഭാഗങ്ങളും ഇതിൽനിന്നും എടുത്തുമാറ്റും. കേരളത്തിലെ ആദ്യത്തെ റെയിൽവേ ഡിവിഷനാണ് പാലക്കാട്. വലിയ ഡിവിഷനായിരുന്ന പാലക്കാടിന്റെ

സിംഹഭാഗവും ഇന്ന് ഛേദിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. പ്രിയപ്പെട്ട പാലക്കാട് അംഗം ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപം എല്ലാ അർഥത്തിലും കേരളത്തിന്റെ വികാരത്തോട് ചേർന്നുപോകുന്നതാണ്. ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ സർവാത്മനാ പിന്തുണയ്ക്കുന്നു.

ശ്രീ. വി. കുഞ്ഞികൃഷ്ണൻ: സർ, ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. കേരള നിയമസഭയിൽ ഇരുന്നുപോലും കേരളത്തിന് ദോഷകരമാകുന്ന ഈ വിഭജനത്തെ എങ്ങനെ അനുകൂലിക്കാൻ സാധിക്കുന്നുവെന്ന് ഞാൻ ആലോചിക്കുകയായിരുന്നു. സമയം ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് മറ്റ് വിശദാംശങ്ങളിലേക്ക് പോകുന്നില്ല. ഷൊർണൂർ-മംഗളൂരു റെയിൽപ്പാത ഏകദേശം 120 വർഷം മുമ്പ് ബ്രിട്ടീഷുകാരുടെ കാലത്താണ് നിർമ്മിച്ചത്. അവിടെയാണ് ഈ വിഭജനം കേരളത്തെ വെട്ടിമുറിക്കുന്ന രീതിയിലേക്ക് വന്നിട്ടുള്ളത്. അതിനെയും ന്യായീകരിക്കാൻ ആളുണ്ടാകുന്നു എന്നത് വളരെയേറെ സങ്കടകരമാണ് എന്നുമാത്രമേ സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളൂ. ഇവിടെ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് എന്റെ മണ്ഡലത്തിലെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷന്റെ ചില കാര്യങ്ങൾകൂടി

പറയാനാണ് ഞാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. പയ്യന്നൂർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ ഏറ്റവും കൂടുതൽ വരുമാനമുള്ള ഒരു റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനാണ്. അവിടെ 2024-25-ൽ 24.57 കോടി രൂപയായിരുന്നു വരുമാനം. എന്നാൽ പല ട്രെയിനുകൾക്കും അവിടെ സ്റ്റോപ്പില്ലാത്ത സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ആ സ്റ്റേഷനുള്ള പ്രത്യേകത ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട സി.ആർ.പി.എഫ്. ക്യാമ്പും നേവൽ അക്കാഡമിയും ആ സ്റ്റേഷന്റെ പരിധിയിലാണ്. വലിയ രീതിയിൽ യാത്രക്കാർ ഇടപെടുന്ന ഒരു സ്റ്റേഷനാണ്. എന്നാൽ അവിടെ അതിനാവശ്യമായ വികസനമില്ല. ഇപ്പോൾ അമൃത് ഭാരത് സ്റ്റേഷൻ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ചില പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. പല ട്രെയിനുകളും അവിടെ നിർത്തുന്നില്ല എന്ന വിഷയമുണ്ട്. മാത്രമല്ല, ഉത്തര മലബാറിനെ അവഗണിക്കുന്ന രീതിയിൽ വൈകുന്നേരങ്ങളിൽ ട്രെയിൻ ഇല്ലാത്ത അവസ്ഥയുമുണ്ട്. നിലവിൽ കണ്ണൂരിന് അപ്പുറത്തേക്ക് മെമു സർവീസ് നടത്തുന്നില്ല. അടുത്തിടെയാണ് കണ്ണൂരിലേക്ക് മെമു സർവീസ് വന്നിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ കണ്ണൂരിന് വടക്കോട്ട് ഇതുവരെ മെമു സർവീസ് വന്നിട്ടില്ല. ആലപ്പുഴ-എറണാകുളം എക്സിക്യൂട്ടീവ് എക്സ്പ്രസ് കണ്ണൂരിൽ

സർവീസ് അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്. അത് കാസർഗോഡ് വഴി മംഗളൂരുവിലേക്ക് നീട്ടുന്നത് പ്രയാസമുള്ള കാര്യമല്ല. അതിനാവശ്യമായ സമയവുമുണ്ട്. ഒട്ടേറെ ട്രെയിനുകൾ നിർത്താൻ സമയമുണ്ടായിട്ടും നിർത്താൻ സന്നദ്ധമാകാത്ത ഒരു അവസ്ഥയുണ്ട്. അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേക്കൊന്നും ഞാൻ പോകുന്നില്ല.

<u>ചെയർപേഴ്സൺ</u>: പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്....

<u>ശ്രീ. വി. കുഞ്ഞികൃഷ്ണൻ</u>: അതുകൊണ്ട് കുറച്ചുകൂടി ഗുണകരമാകുന്ന നിലയിൽ റെയിൽവേ സംവിധാനം മുന്നോട്ടുപോകേണ്ടതുണ്ട്. കോവിഡിന്റെ മറവിൽ മുതിർന്ന പൗരന്മാർക്കുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും നിഷേധിച്ചു. കോവിഡ് കഴിഞ്ഞ് ഇത്രയും വർഷങ്ങളായിട്ടും റെയിൽവേ, മുതിർന്ന പൗരന്മാർക്ക് അനുവദിച്ചിരുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ പുനഃസ്ഥാപിക്കുന്നതിന് സന്നദ്ധമായിട്ടില്ല. ഇതുപോലെ ഒട്ടേറെ വിഷയങ്ങളുണ്ട്. ശക്തമായി കേരളത്തിന്റെ വികാരം കേന്ദ്രത്തെയും റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തെയും അറിയിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഈ പ്രമേയം ഉപകരിക്കും എന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ആ നിലയിൽ നമുക്ക് ഇതിനെ

പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കണം എന്ന് സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. നീലകണ്ഠൻ: സർ, ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പൂർണ്ണമായും പിന്താങ്ങുകയാണ്. നമുക്കറിയാം, ഇന്ത്യൻ ഭരണഘടന ഉയർത്തിപ്പിടിക്കുന്ന ജനാധിപത്യ ഫെഡറൽ സംവിധാനത്തിന്റെ കടയ്ക്കൽ കത്തിവയ്ക്കുന്ന സമീപനമാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതിന്റെ ഏറ്റവും അവസാനത്തെ ഉദാഹരണമാണ് പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷനെ വെട്ടിമുറിച്ച സംഭവം. രാഷ്ട്രീയ-ഉദ്യോഗസ്ഥ കൂട്ടുകെട്ടിന്റെ പരിണതഫലമാണ് ഈ തീരുമാനം എന്ന് പറയേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഇത് കേവലം ഭരണപരമായ തീരുമാനം മാത്രമല്ല മറിച്ച്, കേരളത്തോട് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ കൃത്യമായ രാഷ്ട്രീയ പകപോക്കൽ കൂടിയാണ്. 2026-27 വർഷത്തെ യൂണിയൻ ബജറ്റ് പരിശോധിച്ചാൽ രാഷ്ട്രീയ വിവേചനം വ്യക്തമാകും. റെയിൽവേ വികസനത്തിന് മഹാരാഷ്ട്രയ്ക്ക് 23,926 കോടി രൂപയും ഉത്തർപ്രദേശിന് 20,012 കോടി രൂപയും ഗുജറാത്തിന് 17,366 കോടി രൂപയും അനുവദിച്ചപ്പോൾ കേരളത്തിന്

ലഭിച്ചത് 3,795 കോടി രൂപ മാത്രമാണ്. ഇതേ നയത്തിന്റെ ഭാഗമായിത്തന്നെയാണ് കഞ്ചിക്കോട് റെയിൽവേ കോച്ച് ഫാക്ടറി പദ്ധതി കേന്ദ്രം അട്ടിമറിച്ചത്. ഈ കരിനിയമം വഴി പാലക്കാട് ഡിവിഷന് ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്ന നഷ്ടങ്ങൾ അതീവഗുരുതരമാണ്. ആയിരത്തിൽപ്പരം കോടി രൂപയുടെ വാർഷികവരുമാനത്തിന്റെ നഷ്ടമാണ് പാലക്കാടിന് ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നത്. അതായത് ഡിവിഷന്റെ വരുമാനത്തിന്റെ പകുതിയിലധികവും ഇല്ലാതാകും. നൂറ് മംഗളൂരു പോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകിടക്കുന്ന പനമ്പൂർ യാർഡിൽനിന്നാണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ ചരക്കുവരുമാനത്തിന്റെ 90 ശതമാനവും ലഭിച്ചിരുന്നത്. ഏതാണ്ട് 625 കോടി രൂപയിലധികം ഈ വരുമാനവും പൂർണ്ണമായും ഇല്ലാതാവുകയാണ്. ഇത് ഭാവിയിൽ പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ തന്നെ ഇല്ലാതാവാനും വെറുമൊരു സബ്മിഷൻ മാത്രമായി ചുരുങ്ങാനും കാരണമാവുകയും ചെയ്യും. മംഗളൂരുവിൽനിന്ന് ആരംഭിക്കുന്ന വന്ദേഭാരത്, ചെന്നൈ മെയിൽ, പരശുറാം എക്സ്പ്രസ്സ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള പതിനാറ് ട്രെയിനുകളുടെ നിയന്ത്രണവും അറ്റകുറ്റപ്പണികളും കേരളത്തിന് പൂർണ്ണമായും നഷ്ടപ്പെടും. മംഗളൂരുവിൽനിന്ന്

പുറപ്പെടുന്നതും കേരളത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നതുമായ ദീർഘദൂര ട്രെയിനുകളുടെ നിയന്ത്രണം പൂർണ്ണമായും കർണാടകയ്ക്ക് ലഭിച്ചതോടെ മലബാർ മേഖലയിലുള്ളവർക്ക് ട്രെയിൻ നീട്ടുന്നതിനും എമർജൻസി ക്വാട്ട ലഭിക്കുന്നതിനും മൈസൂർ ഡിവിഷന്റെ അനുമതി വേണമെന്ന അവസ്ഥ നിലവിൽവന്നിട്ടുണ്ട്. പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽ എക്സ്പ്രസ് ട്രെയിനുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്താനുള്ള വലിയ മെയിന്റനൻസ് യാർഡുകൾ ഇല്ലാതായി. ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾക്കൊന്നും പരിഹാരം കാണാതെ, കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം കേരളത്തോട് തികച്ചും ശത്രുതാപരമായ നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. കുമ്പള റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനെ കാസർഗോഡ് സ്റ്റേഷന്റെ സാറ്റലൈറ്റ് കോച്ചിങ് ടെർമിനലായി വികസിപ്പിച്ച് അത്യാധുനിക സൗകര്യങ്ങൽ ഏർപ്പെടുത്തുകയും ട്രെയിനുകളുടെ പരിശോധനയ്ക്കായി കാസർഗോഡ് അതിർത്തിയിൽ മൂന്ന് റെയിൽവേ ലൈനുകൾ സ്ഥാപിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. മംഗളൂരു സ്റ്റേഷൻ കർണ്ണാടകയിലാണെങ്കിലും കാസർഗോഡുമായി ഏറെ വൈകാരിക ബന്ധമുള്ള ഒരു സ്റ്റേഷനാണ്.

ഇനിമുതൽ മംഗളൂരുവിൽനിന്ന് പുതിയ ട്രെയിനുകൾ തുടങ്ങാൻ ദക്ഷിണ-പശ്ചിമ റെയിൽവേകളുടെ അനുമതിക്കായി കാത്തിരിക്കേണ്ടിവരുന്ന അവസ്ഥയാണ് വരുന്നത്. ഇതിന് പരിഹാരമായി കേരളത്തിലേക്കുള്ള പുതിയ ട്രെയിനുകളുടെ പ്രഭവകേന്ദ്രമായി കാസർഗോഡിനെ മാറ്റാൻ കഴിയണം. മംഗളൂരു മേഖലയിൽ റെയിൽവേയുടെ മെക്കാനിക്കൽ മെയിന്റനൻസ് വിഭാഗങ്ങളിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നവരിൽ 90 ശതമാനവും മലയാളികളാണ്. പ്രൊമോഷൻ, സ്ഥലംമാറ്റം തുടങ്ങിയവയിൽ വലിയ പ്രതിസന്ധി കേരളീയരായ ഈ ജീവനക്കാർക്ക് ഉണ്ടാകും. എമർജൻസി ക്വാട്ട (EQ) ബുക്കിങ് കാര്യത്തിലും കാര്യമായ കുറവ് പാലക്കാട് ഡിവിഷന് ഉണ്ടായിരിക്കുന്നു. ഒരു സംസ്ഥാനം നാളിതുവരെ അനുഭവിച്ചുവന്ന സൗകര്യങ്ങളെ ഇല്ലായ്മ ചെയ്യുമ്പോൾ ആ സംസ്ഥാനത്തെ സർക്കാരുമായോ ജനപ്രതിനിധികളുമായോ ചർച്ച ചെയ്യാതെ തീരുമാനമെടുത്തത് തികച്ചും ജനാധിപത്യവിരുദ്ധമാണ്. തിരഞ്ഞെടുപ്പ് വരുമ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തെക്കുറിച്ച് വാതോരാതെ സംസാരിക്കുകയും വോട്ട് ചോദിക്കുകയും ചെയ്ത ഇവിടത്തെ ബി.ജെ.പി. നേതാക്കൾ കേരളത്തിന്റെ

ജീവനാഡിയായ പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ തകർക്കപ്പെടുമ്പോൾ സ്വീകരിക്കുന്ന നിലപാട് തീർത്തും വഞ്ചനാപരമാണ്. അവർക്ക് ആത്മാർഥതയുണ്ടെങ്കിൽ പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വിഭജനം പുനഃപരിശോധിക്കാൻ ആവശ്യമായ സമ്മർദം കേന്ദ്രസർക്കാരിൽ ചെലുത്താൻ തയ്യാറാകണമെന്നുകൂടി പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ പ്രമേയത്തെ ഒരിക്കൽക്കൂടി അതിശക്തമായി പിന്താങ്ങിക്കൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. പ്രേംകുമാർ: സർ, പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ 1247 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുണ്ടായിരുന്ന ഒരു ഡിവിഷനായിരുന്നു. ഇന്ന് അതിൽ പകുതിയിലേറെയും പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽനിന്ന് വേർപെട്ടുപോകുന്ന അഥവാ വേർപെടുത്തിക്കൊണ്ടുപോകുന്ന സമീപനമാണ് സ്വീകരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. നിലവിൽ പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ ദൈർഘ്യം 522 കിലോമീറ്ററായി ചുരുക്കിയിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് യഥാർഥത്തിൽ അനുഭാവപൂർണമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കേണ്ട രാജ്യത്തെ സർക്കാർ അതിന് മുതിരുന്നില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല രാജ്യത്തിനുതന്നെ വലിയ തോതിൽ വരുമാനമുണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കുന്ന

കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെയും കേരളം ഉയർത്തിപ്പിടിക്കുന്ന ആവശ്യങ്ങളെയും പൂർണ്ണമായും നിരാകരിക്കുന്ന കാഴ്ചയാണ് നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ഇപ്പോൾ 60 കിലോമീറ്ററാണ് നിലവിലുള്ള പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽനിന്ന് വെട്ടിമാറ്റിയിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ 60 കിലോമീറ്റർ വെട്ടിമാറ്റിയതിന്റെ ഭാഗമായി പാലക്കാട് ഡിവിഷന് ഉണ്ടായിരുന്ന വരുമാനത്തിന്റെ സിംഹഭാഗവും നിലയ്ക്കുന്ന സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. ഇത് കേവലം പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽ ഒതുങ്ങിനിൽക്കുന്ന ഒന്നാണെന്ന് നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കില്ല. തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷൻ നാഗർകോവിൽ ഡിവിഷനിലേക്ക് ലയിപ്പിക്കാനുള്ള സമീപനവും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കാൻ പോകുകയാണ്. ചുരുക്കിപ്പറഞ്ഞാൽ കേരളത്തിന് പ്രത്യേക സോൺ വേണമെന്ന ആവശ്യം ദീർഘകാലമായി ഉള്ളതുൾപ്പെടെ കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസന സാധ്യതകൾ പരിഗണിക്കുന്നതിനു പകരം കേരളത്തിൽ നിലവിൽ ലഭ്യമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സൗകര്യങ്ങളും സേവനങ്ങളും പോലും പൂർണ്ണമായും ഇല്ലാതാക്കപ്പെടുന്ന സാഹചര്യത്തിലേക്കാണ് നാടിനെ കൊണ്ടുപോകുന്നത്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി

ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ ഏറ്റവും താഴേത്തട്ടിലുള്ള 11000 സ്ഥിരം തസ്തികകൾ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുന്ന സാഹചര്യമാണ് ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നത്. ആ മേഖലയിൽ കരാർ നിയമനങ്ങൾ നടക്കാൻ പോകുകയാണ്. മാത്രമല്ല, പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽനിന്ന് ആയിരത്തോളം ജീവനക്കാരുടെ തസ്തികകൾ നഷ്ടപ്പെടുന്ന സ്ഥിതിയുമുണ്ട്. ചീഫ് ഓഫീസ് സൂപ്രണ്ട്, ഓഫീസ് സൂപ്രണ്ട്, ക്ലാർക്ക് ഉൾപ്പെടെയുള്ള തസ്തികകൾ ഘട്ടം ഘട്ടമായി ഇല്ലാതാകുന്ന അവസ്ഥയിലേക്ക് പോകുകയാണ്. 2007-ൽ യു.പി.എ. സർക്കാരിന്റെ കാലത്താണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വെട്ടിമുറിച്ച് സേലം ഡിവിഷൻ അനുവദിച്ചത്. അന്ന് 623 കിലോമീറ്റർ പാലക്കാടിന് നഷ്ടമാകുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടായി, ഇപ്പോൾ 60 കിലോമീറ്ററും. അതുപോലെ എം.എൽ.എ.-മാർ, എം.പി.-മാർ, ജനപ്രതിനിധികൾ എന്നിവർക്കുമാത്രമല്ല കാൻസർ രോഗികളുൾപ്പെടെ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ അടിയന്തരമായി ട്രെയിൻ യാത്ര ചെയ്യേണ്ടിവരുന്ന അവശവിഭാഗം ജനങ്ങൾക്കും വയോജനങ്ങൾക്കുമെല്ലാം ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഇ.ക്യൂ. (Emergency Quota) സൗകര്യം ഏതാണ്ട് നിലയ്ക്കുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടാകുകയാണ്. പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽ

ആരംഭിക്കുന്നതും അവസാനിക്കുന്നതുമായ ഡസൻ കണക്കിന് ടെയിനുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. ആ ടെയിനുകളുടെയെല്ലാം പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു ഡെസ്റ്റിനേഷനായിരുന്നു മംഗളൂരു (മംഗലാപുരം). അത് മാറുന്നതോടുകൂടി സ്വാഭാവികമായും ഡിവിഷന്റെ വരുമാനത്തിലുണ്ടാകുന്ന കുറവിന് അപ്പുറത്ത് പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ ഭാവിതന്നെ അനിശ്ചിതത്വത്തിലാകുന്ന അന്തരീക്ഷമാണ് നിലനിൽക്കുന്നതെന്ന് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്. മാത്രമല്ല, പനമ്പൂർ തുറമുഖ മേഖലയിൽനിന്ന് മംഗളൂരു വഴിയുള്ള ചരക്കുനീക്കത്തിന്റെ വരുമാനം ഇല്ലാതാകുന്നുവെന്നത് പാലക്കാട് ഡിവിഷന് വലിയ തിരിച്ചടിയാകുന്ന സാഹചര്യവുമുണ്ട്. മറ്റൊന്ന്, യഥാർഥത്തിൽ ഈ വിഷയത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ മുഖ്യമന്ത്രി എം.പി.-മാരുടെ യോഗം വിളിക്കാൻ നേരത്തെ തയ്യാറാകേണ്ടതായിരുന്നു. സർവകക്ഷി യോഗം വിളിക്കാനും റെയിൽവേ മന്ത്രിയെ കണ്ട് മന്ത്രിയുടെ ഓഫീസിൽ അതിശക്തമായ പ്രക്ഷോഭത്തിന്, സമരത്തിന് ജനാധിപത്യപരമായി നേതൃത്വം നൽകാൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് എന്ന നിലയിൽ തയ്യാറാകേണ്ടതായിരുന്നു എന്നുകൂടി ഈ സന്ദർഭത്തിൽ

സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്. 2008-ലാണ് റെയിൽവേ ബജറ്റിൽ പാലക്കാട് കോച്ച് ഫാക്ടറി അനുവദിച്ചത്. ഇപ്പോഴുള്ള എൻ.ഡി.എ. ഗവൺമെന്റ് റെയിൽവേ ബജറ്റ് തന്നെ ഇല്ലാതാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. റെയിൽവേയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ ബന്ധപ്പെട്ട എം.പി.-മാരുമായോ സംസ്ഥാന താൽപര്യം സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി രാജ്യത്തിന്റെ പൊതുവിലുള്ള താൽപര്യ സംരക്ഷണത്തിന്റെ ഭാഗമായിപ്പോലും അത്തരം കാര്യങ്ങളിലൊരു ചർച്ച പോലും നടത്താനുള്ള അവസരം രാജ്യത്തെ ഗവൺമെന്റ് നൽകുന്നില്ല. കഞ്ചിക്കോട് കോച്ച് ഫാക്ടറിക്ക് വി. എസ്. അച്ചുതാനന്ദൻ മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന സമയത്താണ് 238 ഏക്കർ ഭൂമി അവിടെ ഏറ്റെടുത്തുകൊടുത്തത്. ഇപ്പോൾ 2014 മുതൽ രാജ്യത്ത് അധികാരത്തിലിരിക്കുന്ന എൻ.ഡി.എ. ഗവൺമെന്റ് കോച്ച് ഫാക്ടറി എന്ന പദ്ധതിതന്നെ പൂർണ്ണമായി ഉപേക്ഷിക്കുന്ന സ്ഥിതിയാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ആ നിലയിൽ കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനത്തെ പൂർണ്ണമായും തടസ്സപ്പെടുത്തുന്ന, കേവലം പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ എന്നത് കേരളത്തിന്റെ പൊതുവായ പ്രശ്നമാണെന്ന് കണ്ടുകൊണ്ട് ഭാവിയിൽ തിരുവനന്തപുരം

ഡിവിഷനെയും ആ നിലയിൽ കേരളത്തെയും പൂർണ്ണമായും തകർക്കുന്ന സമീപനം സ്വീകരിക്കുന്നതിനെതിരായിട്ടുള്ള കേരളനിയമസഭയുടെ ശ്രദ്ധേയമായൊരു നീക്കമായിട്ടാണ് ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ കാണുന്നത്. ഈ ഉപക്ഷേപത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഉന്നയിക്കുന്ന വിഷയം ഏറ്റവും പ്രാധാന്യത്തോടുകൂടി റെയിൽവേ മന്ത്രിയുൾപ്പെടെയുള്ള നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ ഭരണാധികാരികൾ പരിഗണിക്കണമെന്നും ഈ നിലപാടിൽനിന്ന് പിന്നോട്ടുപോകണമെന്നുകൂടി ഈ സന്ദർഭത്തിൽ സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്.

[അധ്യക്ഷവേദിയിൽ മാഡം ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ]

<u>ശ്രീമതി വിദ്യാ ബാലകൃഷ്ണൻ</u>: സർ, പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വിഭജനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ബഹുമാന്യനായ എം.എൽ.എ. ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി സഭയിൽ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ള ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ പൂർണ്ണമായും പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. ഇവിടെ നേരത്തെ പല ആളുകളും സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ താൽപര്യങ്ങൾക്ക് വലിയ നഷ്ടമുണ്ടാക്കുകയും സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങളെ ബുദ്ധിമുട്ടിലാക്കുകയും ചെയ്യുന്ന

നടപടിയാണ് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റും റെയിൽവേ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റും സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. 1956-ലാണ് കേരളത്തിനായി പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ രൂപീകരിച്ചത്. ഈയൊരു ഡിവിഷനിൽനിന്നും മംഗളൂരു എടുത്തുമാറ്റപ്പെടുന്നതോടുകൂടി കഴിഞ്ഞ കുറേ നാളുകളായി കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ അനുഭവിച്ചുവരുന്ന ധാരാളം സൗകര്യങ്ങളാണ് നഷ്ടപ്പെടുന്നത്. മംഗളൂരുവിലെ ടെർമിനൽ സൗകര്യവും ട്രെയിൻ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുള്ള സൗകര്യങ്ങളുമൊക്കെ ചൂണ്ടിക്കാട്ടി പുതിയ ട്രെയിനുകൾ ആവശ്യപ്പെടുന്നതിനുള്ള അവസരമാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെയും റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെയും തീരുമാനംമൂലം നഷ്ടമാകുന്നത്. അതുപോലെ ഓണം പോലുള്ള ആഘോഷ അവസരങ്ങളിൽ ഒരു സ്പെഷ്യൽ ട്രെയിൻ ഓടിക്കണമെങ്കിൽ കേരളത്തിന് മൈസൂർ സോണിന്റെ അനുമതി തേടേണ്ട അവസ്ഥയാണ് സംജാതമായിട്ടുള്ളത്. നേരത്തെ ഇവിടെ പലരും സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, പതിനാറോളം ട്രെയിനുകളാണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വിഭജിക്കുന്നതിലൂടെ നമുക്ക് നഷ്ടമാകുന്നത്. അതുപോലെ എമർജൻസി ക്വാട്ടയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയം നേരത്തെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. ഒരു

ടെയിനിൽ മൂന്നിൽ ഒന്ന് ഇ.കൃ. ഒഴിവാക്കപ്പെടുമ്പോൾ എ.സി. കമ്പാർട്ട്മെന്റുകളിൽ 18 ഇ.കൃ. സീറ്റുകൾ അനുവദിച്ചിരുന്നത് 12 ആയി കുറയുകയും നോൺ എ.സി. കമ്പാർട്ട്മെന്റുകളിൽ 30 ഇ.കൃ. സീറ്റുകൾ അനുവദിച്ചിരുന്നത് 20 ആയി കുറയുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകുന്നു. എം.എൽ.എ.-മാരും എം.പി.-മാരും ഇ.കൃ. സീറ്റിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നതിലുപരിയായി മലബാറിൽനിന്ന് ഒരാൾക്ക് തിരുവനന്തപുരം ആർ.സി.സി.-യിലേക്ക് അടിയന്തരമായി ടെയിനിൽ യാത്ര ചെയ്യേണ്ടിവരുമ്പോൾ അവർക്ക് ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന ഇ.കൃ. സൗകര്യമാണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വിഭജനത്തിലൂടെ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റും റെയിൽവേ മന്ത്രാലയവും തകർത്ത് തരിപ്പണമാക്കിയിട്ടുള്ളത്. പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരുന്ന മംഗളൂരു ടെർമിനൽ ഒഴിവാക്കുമ്പോൾ കേരളത്തിനോ പാലക്കാട് ഡിവിഷനോ പുതിയൊരു ടെർമിനൽ അനുവദിക്കാതെയാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇത്തരമൊരു തീരുമാനം എടുത്തിരിക്കുന്നത്. നേരത്തെ ഇവിടെ ശ്രീ. വി. മുരളീധരൻ എം.എൽ.എ. സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഭരണപരമായൊരു ആവശ്യം മുൻനിർത്തിയല്ല ഈ തീരുമാനം

കൈക്കൊണ്ടത്. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ താൽപര്യങ്ങളെ ഞെക്കിക്കൊല്ലുന്ന രീതിയിലുള്ളൊരു നിലപാടാണ് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ശ്രീ. വി. സോമണ്ണ എന്ന റെയിൽവേ സഹമന്ത്രിയെ ഡൽഹി രാഷ്ട്രീയത്തിൽനിന്ന് കർണാടക രാഷ്ട്രീയത്തിലേക്ക് തിരിച്ചയയ്ക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഈയൊരു തീരുമാനമുണ്ടായിട്ടുള്ളതെന്നാണ് പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. ഇത് രാഷ്ട്രീയപരമായ തീരുമാനമല്ലായിരുന്നെങ്കിൽ, ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഉത്തരവ് പുറത്തുവന്ന 2026 ആഗസ്റ്റ് മാസം 21-ാം തീയതിതന്നെ കർണാടകയിൽ പ്രത്യേകിച്ചും മംഗലാപുരം, മൈസൂർ പ്രദേശങ്ങളിലെല്ലാം ബി.ജെ.പി.-യുടെ പ്രവർത്തകർ മധുരം വിതരണം ചെയ്തുകൊണ്ട് അത് ആഘോഷിക്കുന്ന പല ഫോട്ടോകളും വാർത്തകളുമെല്ലാം പത്രമാധ്യമങ്ങളിൽ നമ്മൾ കാണിച്ചായിരുന്നു. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ താൽപര്യങ്ങളെ പൂർണ്ണമായും ഞെക്കിക്കൊല്ലുന്ന രീതിയിലുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് കഴിഞ്ഞ കുറേ നാളുകളായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് കേരളത്തോട് കാണിക്കുന്ന അവഗണന ഇവിടെയും തുടരുന്നൊരു സാഹചര്യമാണ്

കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഒരു വശത്ത് സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടാകുന്നതോടൊപ്പം പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ റവന്യൂവിൽ നഷ്ടമുണ്ടാകുമ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനത്തിൽ നമ്മൾ സ്വപ്നം കാണുന്ന പല പദ്ധതികളും നമുക്ക് നഷ്ടപ്പെടാൻ പോകുകയാണെന്നതിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ സൂചനയാണ് ഇവിടെ ഈ ഗവൺമെന്റ് എടുത്തിട്ടുള്ള തീരുമാനം. അതുപോലെ പോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഡയറക്ട് കണക്ടിവിറ്റി നമുക്ക് നഷ്ടപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സമയത്ത് കേരളം സ്വപ്നം കാണുന്ന ലോജിസ്റ്റിക് മേഖലയിലൊക്കെ കൊണ്ടുവരാൻ പോകുന്ന ധാരാളം വികസന പദ്ധതികളാണ് ഇവിടെ നഷ്ടപ്പെടാൻ പോകുന്നത്. റെയിൽവേ ജീവനക്കാരുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയം നേരത്തെ ഇവിടെ പല അംഗങ്ങളും സൂചിപ്പിച്ചു. പല ജീവനക്കാരുടെയും ട്രാൻസ്ഫറിനെയും പ്രൊമോഷനെയുമെല്ലാം നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്ന രീതിയിലാണ് ഈയൊരു തീരുമാനമെടുത്തത്. മംഗളൂരു റെയിൽവേ മേഖലയിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന 90 ശതമാനം ജീവനക്കാരും മലയാളികളാണ്. അവരൊക്കെ വലിയ രീതിയിലുള്ള ആശങ്കയോടുകൂടിയാണ് ഈയൊരു തീരുമാനത്തെ

നോക്കിക്കാണുന്നത്. ഇതിനെതിരെയുള്ള പ്രതിഷേധവും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളുമെല്ലാം ജീവനക്കാരുടെ ഇടയിൽ കഴിഞ്ഞ ദിവസങ്ങളിൽ നിലനിൽക്കുന്നതായി കാണാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ഓണത്തിനുപോലും കേരളത്തിലെ എം.പി.-മാരും എം.എൽ.എ.-മാരുമൊക്കെ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയത്തിൽ പാലക്കാട് ഡിവിഷനുമുന്നിൽ ശക്തമായി പ്രതിഷേധിച്ചിരുന്നു. നമ്മളെല്ലാം സുഖമായി ഓണം ഉണ്ണുന്ന സമയത്ത് ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി ഉൾപ്പെടെയുള്ള ആളുകൾ ഭക്ഷണം കഴിക്കാതെ അവിടെ പ്രതിഷേധിക്കുന്ന കാഴ്ചയുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ച് പലപ്പോഴായി കാണാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത് കേരളവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങൾ വരുന്ന സമയത്ത് പലപ്പോഴും അതിനോട് പുറം തിരിഞ്ഞുനിൽക്കുന്ന നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നതായാണ്. ജനകീയ പ്രക്ഷോഭങ്ങളുണ്ടാകുന്ന സമയത്ത് അതിനോട് അനുഭാവപൂർവമായ നിലപാട് ഒരു കാലത്തും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല എന്നത് യാഥാർഥ്യമാണ്. അതേ രീതിയിൽത്തന്നെയാണ് ഈയൊരു വിഷയത്തെയും കാണുന്നത്. ഇവിടത്തെ മന്ത്രിമാരും എം.എൽ.എ.-മാരും

എം.പി.-മാരും ജനപ്രതിനിധികളുമൊക്കെ കേരളത്തിനുവേണ്ടിയുള്ള ആവശ്യങ്ങളുമായി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ സമീപിക്കുമ്പോൾ അതിനെ പരിഗണിക്കാത്ത രീതിയിലുള്ള നിലപാടാണ് കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിന്റെ ഭരണകൂടവുമായോ മന്ത്രിമാരുമായോ എം.പി.-മാരുമായോ യാതൊരു ചർച്ചയും നടത്താതെ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഇത്തരമൊരു തീരുമാനവുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നത് തികച്ചും പ്രതിഷേധാർഹമാണ്. ഇവിടെ ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ള ഉപക്ഷേപത്തെ പൂർണ്ണമായി അനുകൂലിക്കുകയാണ്. നേരത്തെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ 60 വയസ്സിന് മുകളിലുള്ള ആളുകൾക്ക് കഴിഞ്ഞ നാളുകളിൽ അനുവദിച്ചുകൊടുത്തിട്ടുള്ള കൺസെഷൻ ഗവൺമെന്റ് വീണ്ടും തിരിച്ചുകൊണ്ടുവരണമെന്നുകൂടി ഈ അവസരത്തിൽ പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ പൂർണ്ണമനസ്സോടെ പിന്തുണയ്ക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. സജീവ് ജോസഫ്</u>: മാഡം ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ, ചട്ടം 130 പ്രകാരം ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപത്തെ സർവാത്മനാ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ ചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും

വലിയ അനീതിയാണ് ദക്ഷിണ റെയിൽവേയുടെ പ്രധാനഭാഗമായ പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വിഭജനം. സംസ്ഥാന സർക്കാരുമായും കേരളത്തിന്റെ എം.പി.-മാരുമായും യാതൊരു കൂടിയലോചനയും ചർച്ചയുമില്ലാതെ ഏകപക്ഷീയമായി നടത്തിയിട്ടുള്ള ഈ നടപടി ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുന്നത് തീർച്ചയായും കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ വികാരത്തെ മാനിച്ചാണെന്നറിയാം. കേരളത്തെ കേന്ദ്രീകരിച്ച് ഒരു പുതിയ റെയിൽവേ സോൺ (West Coast Railway Zone) രൂപീകരിക്കണമെന്നത് കേരളത്തിന്റെ ദീർഘകാലമായുള്ള ഒരാവശ്യം ആയിരുന്നു. അത് നേടിയെടുക്കുന്നതിന് വേണ്ടിയുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നതിനിടയിലാണ് ഒരു ഇരുട്ടടിപോലെ നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന ഡിവിഷൻപോലും ദുർബലപ്പെടുത്തികൊണ്ടുള്ള കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ നീക്കമുണ്ടായിരിക്കുന്നത്. ഇത് കേരളത്തോടുള്ള പ്രതികാരനടപടിയായി മാത്രമേ കാണാൻ സാധിക്കൂ. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താൽപര്യങ്ങൾ ഒന്നൊന്നായി പിച്ചിച്ചീന്തുന്ന കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഈ കേരള വിരുദ്ധനയം ഉടൻ തിരുത്തണമെന്ന് കക്ഷിരാഷ്ട്രീയം നോക്കാതെത്തന്നെ സഭ

ഒറ്റക്കെട്ടായി ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്. അതിനിടയിലാണ് സമുന്നതനായ ഒരു ബി.ജെ.പി. നേതാവ് കേരളത്തോടുള്ള കേന്ദ്രത്തിന്റെ ജനവിരുദ്ധ നിലപാടുകളെ ന്യായീകരിച്ച് ഇവിടെ സംസാരിച്ചത്. കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ച് വളരെ അപമാനകരമാണ് അത് എന്നത് ഞാൻ ഇവിടെ സൂചിപ്പിപ്പിക്കുകയാണ്. ഏതെങ്കിലും ഒരു പ്രതിപക്ഷ അംഗം ഇന്ത്യൻ പാർലമെന്റിലാണ് ഇങ്ങനെയൊരു പ്രസംഗം നടത്തിയെങ്കിൽ അദ്ദേഹത്തെ രാജ്യദ്രോഹിയായി കണക്കാക്കുന്നൊരു കാലഘട്ടത്തിലാണ് കേരളനിയമസഭയിൽ അത്തരത്തിലൊരു പരാമർശം കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെ വെല്ലുവിളിച്ചുകൊണ്ട് ബി.ജെ.പി.-യുടെ അംഗം നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. ജനങ്ങളോട് മാപ്പ് പറയാൻ ബി.ജെ.പി. നേതൃത്വം തയ്യാറാകണമെന്നാണ് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ എനിക്ക് ആവശ്യപ്പെടാനുള്ളത്. പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ പ്രധാനഭാഗമായ മംഗലാപുരം മേഖലയെ സൗത്ത് വെസ്റ്റേൺ സോണിന്റെ ഭാഗമാക്കാൻ മൈസൂർ ഡിവിഷനിലേക്ക് മാറ്റിയതിലൂടെ റെയിൽവേ വികസനത്തിന് വലിയ തിരിച്ചടിയാണ് ഉണ്ടായിരിക്കുന്നത്. 2007-ൽ സേലം സോൺ

രൂപീകരിച്ചപ്പോൾത്തന്നെ പകുതിയോളം ഭാഗം കേരളത്തിന് നഷ്ടപ്പെട്ടു; പല റൂട്ടുകളും നഷ്ടപ്പെട്ടു; വരുമാനം നഷ്ടപ്പെട്ടു. ഇപ്പോൾ മംഗലാപുരം റീജിയൺ നഷ്ടപ്പെട്ടതിലൂടെ പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വികസനത്തെ സാരമായി ബാധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി കനത്ത വരുമാന നഷ്ടമുണ്ടായിരിക്കുന്നുന്നവെന്ന് ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. മംഗലാപുരം മേഖലയിൽ പ്രത്യേകിച്ച്, പനമ്പൂർ തുറമുഖത്തുനിന്നുള്ള ചരക്കുനീക്കത്തെയും അതുപോലെത്തന്നെ വൻവരുമാനം ലഭിച്ചിരുന്ന ഡിവിഷൻ മേഖലയെയും തകർത്ത് തരിപ്പണമാക്കി മാറ്റിയിരിക്കുകയാണ്. ഏതാണ്ട് ഒരു വർഷം ആയിരം കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടമാണ് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്. ഇങ്ങനെ വരുമാനം കുത്തനെ കുറഞ്ഞതുമൂലം ഭാവിയിൽ പാലക്കാട് ഡിവിഷന് പുതിയ പദ്ധതികൾക്കും അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾക്കും പുതിയ ട്രെയിനുകൾക്കൊന്നും ഫണ്ട് ലഭിക്കാത്തൊരു അവസ്ഥ സംജാതമാക്കുകയാണ്. പുതിയ ട്രെയിനുകൾ മാത്രമല്ല, നിലവിലുള്ള ട്രെയിനുകൾ നീട്ടുന്നതിന് നമുക്ക് വലിയ പ്രതിസന്ധിയാണ്. ഇപ്പോൾ

കേരളത്തിൽ കണ്ണൂർ വരെ സർവീസ് നടത്തുന്ന ട്രെയിനുകളെ മംഗലാപുരത്തേയ്ക്ക് നീട്ടാനുള്ള മാറ്റങ്ങൾക്കൊക്കെ വലിയ തടസ്സമുണ്ടാകുകയാണ്. മിക്ക ട്രെയിനുകളും ഒറ്റ സോണിന്റെയും ഡിവിഷന്റെയും കീഴിലായിരുന്നു. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ ഇത് രണ്ട് സോണിലേക്കും രണ്ട് ഡിവിഷനിലേക്കും മാറുകയാണ്. അതിനെല്ലാംതന്നെ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ മൈസൂർ ഡിവിഷന്റെ അനുമതി അല്ലെങ്കിൽ ബാംഗ്ലൂർ ആസ്ഥാനമായിട്ടുള്ള സോണിന്റെ അനുമതി വാങ്ങേണ്ട സാഹചര്യമുണ്ടാകുകയാണ്. മെയിന്റെയിൻ സൗകര്യങ്ങളും പിറ്റ് ലൈനുകളും നഷ്ടപ്പെട്ടു. ഇവയെല്ലാം നമ്മെ സാരമായി ബാധിക്കുകയാണ്. പ്ലാറ്റ്ഫോമിന്റെ നിയന്ത്രണവും കാത്തിരിപ്പും വലിയ പ്രതിസന്ധി സൃഷ്ടിച്ചിരിക്കുകയാണ്. വടക്കൻ ജില്ലകളെ സംബന്ധിച്ച് പ്രത്യേകിച്ച് കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ് എന്നീ ജില്ലക്കാർക്ക് അവരുടെ ദൈനംദിന ആവശ്യങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗിക്കുന്ന പാസഞ്ചർ ട്രെയിൻ സൗകര്യങ്ങൾപോലും ഒരു ചോദ്യചിഹ്നമായി മാറുന്നൊരു അവസ്ഥയാണ്. ഇതെല്ലാം വളരെയേറെ പ്രതിസന്ധി സൃഷ്ടിച്ചിരിക്കുകയാണ്. റൂട്ട് ദൈർഘ്യം

കുറഞ്ഞുവെന്നുള്ളത് മാത്രമല്ല പാലക്കാട് ഡിവിഷന്റെ ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയിലെ സ്വാധീനശക്തി ഗണ്യമായി കുറയുകയാണ്. അതുവഴി വടക്കൻ കേരളത്തിലെ ആവശ്യങ്ങൾക്ക് കർണ്ണാടകയുടെ അനുമതി വാങ്ങി കാത്തിരിക്കേണ്ട അവസ്ഥ അത്യന്തം ലജ്ജാകരമാണ്. പുതിയ ട്രെയിനുകൾ സർവീസുകൾ അനുവദിക്കുന്നത് പ്രധാനമായും ഓരോ ഡിവിഷന്റെയും വരുമാനവും അതിന്റെ ആവശ്യക്കതയും പരിഗണിച്ചാണ്. പുതിയ ഈ സാഹചര്യത്തിൽ സ്വഭാവികമായും അടുത്ത പടിയായി സാമ്പത്തികമായി ലാഭകരമല്ലെന്ന സാങ്കേതിക ന്യായം പറഞ്ഞ് പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ പൂട്ടികെട്ടാനുള്ള കേന്ദ്രത്തിന്റെ ഗൂഢനീക്കമാണ് ഇതിനുപിന്നിലെന്ന് സംശയിക്കുകയാണ്. പാലക്കാട് വെട്ടിമുറിച്ച സാഹചര്യത്തിൽ തിരുവനന്തപുരം, പാലക്കാട് എന്നീ രണ്ട് ഡിവിഷനുകളാണ് ഇനി ബാക്കിയുള്ളത്. ഒരു പുതിയ സോൺ ആരംഭിക്കണമെങ്കിൽ ചുരുങ്ങിയത് മൂന്നോ നാലോ ഡിവിഷനുകളുണ്ടാകണം. ഇപ്പോൾ രണ്ട് ചെറിയ ഡിവിഷനുകൾ മാത്രമായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിന് ഒരു വെസ്റ്റ് സോൺ വേണമെന്നുള്ള വാദത്തെ ദുർബലപ്പെടുത്തുന്ന സാഹചര്യമാണ്

വന്നിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തോട് കാണിക്കുന്ന ഈ നീതികേടിനെതിരെ ഭരണ-പ്രതിപക്ഷ വ്യത്യാസമില്ലാതെ കേരളനിയമസഭ ഒറ്റക്കെട്ടായി നിലകൊള്ളണം. കേന്ദ്രത്തിൽ ശക്തമായ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണം. കേരളത്തെ പ്രതിനീധികരിക്കുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.പി.-മാർ ഇക്കാര്യത്തിൽ ശക്തമായ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്. എല്ലാവർക്കുംവേണ്ടി അവരെ പ്രത്യേകം അഭിവാദ്യം ചെയ്യുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.പി.-മാരുടെയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെയും നേതൃത്വത്തിൽ പാലക്കാട് ഡിവിഷനെ നിലനിർത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള കൂട്ടായ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഒരുമിച്ച് നിൽക്കണം. അതിന് ഈ ചർച്ച ഉപകരിക്കുമെന്ന് പ്രത്യാശിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ ചുരുക്കുന്നു. നന്ദി.

ശ്രീ. എ. പ്രഭാകരൻ: മാഡം ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ, ഞങ്ങളുടെ നാട്ടിൽ 'ചത്ത കുഞ്ഞിന്റെ ജാതകം നോക്കുക' എന്നൊരു ചൊല്ലുണ്ട്. അതുപോലെയാണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വെട്ടിമുറിച്ചതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എല്ലാം പോയശേഷം....., ഉപക്ഷേപം അവതരിപ്പിച്ച അവതാരകനെ ഞാൻ ബഹുമാനിക്കുന്നു. പക്ഷെ, സർക്കാരിന് പറ്റിയ ചില വീഴ്ചകളെ സംബന്ധിച്ച്

ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടേ; കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി ഒരുവാചകം പറഞ്ഞു. അത് ആരുടെയെങ്കിലും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോയെന്ന് എനിക്കറിയില്ല. കേരളത്തിലെ മലയാളികൾ നഗ്നതാണ്ഡവം നടത്തിയാലും ഒക്ടോബർ ഒന്ന് എന്നൊരു തീയതിയുണ്ടെങ്കിൽ മംഗളൂരു മൈസൂർ ഡിവിഷന്റെ ഭാഗമായിരിക്കുമെന്ന് എന്ന് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി പ്രഖ്യാപിച്ചു. അപ്പോഴെങ്കിലും നമുക്കൊരു വിചാരം വരണ്ടേ; ഈ സർക്കാരിന് അങ്ങനെയൊരു വിചാരം വന്നോ? പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷനിൽനിന്നും മംഗളൂരു ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രദേശങ്ങൾ മൈസൂർ ഡിവിഷനിലേക്ക് പോകുമ്പോൾ, കേന്ദ്ര സർക്കാർ സ്വീകരിച്ച സമീപനത്തിനെതിരായി ഒരു വല്ലാത്ത കുറ്റകരമായ അനാസ്ഥ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായിരുന്നില്ലേ; ഈ വിഷയത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഇടപെടേണ്ട? കേരളത്തെ തകർക്കുന്ന നീക്കത്തിനെതിരെ രാഷ്ട്രീയ പ്രതിരോധമോ ജനകീയ പ്രക്ഷോഭങ്ങളോ ഉയർത്താൻ സർക്കാർ എന്ത് ശ്രമമാണ് നടത്തിയത്? ഇപ്പോൾ കേരളത്തിലെ യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെയും ബി.ജെ.പി.-യുടെയുമടക്കം ഒരു

മന്ത്രിയാണ് കേന്ദ്രത്തിലൊരു മന്ത്രി. അവിടെ 20 എം.പി.-മാരുണ്ടല്ലോ; ഒരു ചെറുവിരൽ അനക്കിയോ; അനക്കാൻവേണ്ടിയുള്ള എന്തെങ്കിലും ഒരു നടപടി സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായോ; ഉണ്ടായില്ലല്ലോ; ഇതൊക്കെ ഇല്ലാതായി പോട്ടെയെന്ന സമീപനം സ്വീകരിക്കുകയും എന്നിട്ട് ഇതൊക്കെ പോയികഴിഞ്ഞശേഷം ആരോ പറഞ്ഞതുപോലെ പുലകുളിയും അടിയന്തരവും എല്ലാം കഴിഞ്ഞശേഷം ഇതിനെക്കുറിച്ച് ഒരു ഉപക്ഷേപം അവതരിപ്പിച്ചിട്ട് എന്താണ് കാര്യം? അവസരോചിതമായി ഇടപെടേണ്ടേ; കൂടിലോചന ഇല്ലാതെയും സംസ്ഥാന വികസന താൽപര്യം ഹനിച്ചുകൊണ്ടുമുള്ള ഈ നടപടി നിയമപരമായി ചോദ്യം ചെയ്യാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് അധികാരമില്ലേ; ആ അധികാരം ഈ സർക്കാർ പ്രയോഗിച്ചോ; പ്രയോഗിച്ചിച്ച എന്നുള്ളതല്ലേ വസ്തുത. പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വിഭജിച്ചാൽ എന്താണ് പ്രശ്നം എന്ന് ചോദിച്ച മഹാനായൊരു എം.എൽ.എ. ഈ സഭയിലുണ്ട്; അദ്ദേഹം ഇപ്പോൾ സഭയിലില്ല. അദ്ദേഹം നിയമസഭയിലോ പാർലമെന്റിലോ ഇരുത്തേണ്ട ആളല്ല, എന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ അദ്ദേഹത്തെ ഐക്യരാഷ്ട്രസഭയിലേക്ക്

അയയ്ക്കണം. ലോകത്തെ ഒന്നായി കാണുന്ന ഒരു മനുഷ്യൻ കേരളനിയമസഭയിൽ ഇരിക്കുകയെന്ന് പറയുന്നത് നമുക്കുകൂടി അപമാനമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെയില്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഞാൻ കൂടുതൽ കാര്യങ്ങൾ പറയുന്നില്ല. മനുഷ്യനെ വല്ലാതെ നാണം കെടുത്തുന്ന സമീപനമാണിത്. ഒക്ടോബർ ഒന്നാം തീയതി പാലക്കാട് ഡിവിഷനിൽനിന്നും വെട്ടിമുറിക്കപ്പെട്ട പ്രദേശത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ കുറെ എം.പി.-മാരും ജനപ്രതിനിധികളും കൂടി പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷണൽ ഓഫീസിന് മുന്നിലെത്തി നിരാഹാര സത്യാഗ്രഹമിരുന്നു. സത്യത്തിൽ ഇത് നമ്മളെയൊക്കെ അപമാനിക്കുന്നതിന് തുല്യമല്ലേ? അവർ ഡൽഹിയിലല്ലേ സത്യാഗ്രഹം ഇരിക്കേണ്ടത്? ഇത്തരം വെട്ടിമുറിക്കലുകൾ സമ്മതിക്കില്ലെന്ന് അവർ പറയേണ്ടതല്ലേ? കേരളത്തോട് പ്രതിബദ്ധതയും കൂറുമുണ്ടെങ്കിൽ ചെയ്യേണ്ടിയിരുന്നത് അതല്ലേ; അത് ചെയ്തോ? ഈ സർക്കാർ അത് ചെയ്യിപ്പിച്ചോ; ഇവിടെ ഒരു രാഷ്ട്രീയ നേതൃത്വമില്ലേ; അവരെക്കൊണ്ട് അങ്ങനെ ചെയ്യിപ്പിക്കേണ്ട ബാധ്യത ഇവിടുത്തെ സർക്കാരിനില്ലേ?

അതൊന്നും ചെയ്തില്ലല്ലോ; അതുകൊണ്ട് ഇതൊക്കെ വെറുതെ ജനങ്ങളുടെ കണ്ണിൽ പൊടിയിടാൻ വേണ്ടിയുള്ള ഒരു പ്രവർത്തനമല്ലാതെ മറ്റൊന്നുമായി ഞാൻ കാണുന്നില്ല. DRM ഓഫീസ് (പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷണൽ മാനേജർ ഓഫീസ്) പൂർണ്ണമായും എന്റെ മണ്ഡലത്തിലാണ് സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത്. അവിടെ ബാധിക്കുന്ന ഒരുപാട് പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വന്നതിനുശേഷമാണ് അവിടെ റെയിൽവേ കോളനി എന്നൊരു പേരുണ്ടായത്. അവിടെ നല്ല രീതിയിൽ പ്രവർത്തിച്ചിരുന്ന ഒരു റെയിൽവേ ആശുപത്രിയും ഹൈസ്കൂളുമുണ്ട്. ആശുപത്രി ഇപ്പോൾ ഭാർഗവീനിലയം പോലെയായി; ഘട്ടംഘട്ടമായി അതിനെ തകർക്കുകയാണ്. അപ്പോഴെങ്കിലും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് മനസ്സിലാകേണ്ടതല്ലേ; ടി ആശുപത്രി പ്രവർത്തനരഹിതമാകുന്നു, ഡോക്ടർമാരെയൊക്കെ പല സ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് മാറ്റുന്നു; എന്തോ പ്രശ്നം ബാധിക്കാൻ പോകുന്നുണ്ട്, പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ ഇല്ലാതാകാൻ പോകുന്നുവെന്ന് മനസ്സിലാക്കാനുള്ള കാഴ്ചപ്പാട് വേണ്ടേ? ടി സ്കൂളും ഇപ്പോൾ കൊട്ടിയടയ്ക്കാൻ പോകുകയാണ്. ഞാൻ പറഞ്ഞുവരുന്നത് ഇത്രയും

മുന്നറിയിപ്പുകൾ ഉണ്ടായിട്ടും ഇപ്പോൾ ഇങ്ങനെ സംഭവിച്ചു. പക്ഷെ പറഞ്ഞിട്ട് എന്ത് കാര്യം? ഒന്നാം യു.പി.എ. സർക്കാരിന്റെ കാലത്താണ് പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ ആദ്യമായി വെട്ടിമുറിക്കപ്പെട്ടത്. ഞാൻ അതിന്റെ കണക്ക് പറയാം. 1956-ൽ പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ നിലവിൽ വരുമ്പോൾ റെയിൽപാതയുടെ ദൈർഘ്യം 1,247 കിലോമീറ്റർ ആയിരുന്നുവെങ്കിൽ 2007-ൽ സേലം ഡിവിഷൻ രൂപീകരിക്കാനായി അത് വെട്ടിമുറിച്ചു. ഇപ്പോൾ പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ വീണ്ടും വെട്ടിമുറിച്ചതുകൊണ്ട് റെയിൽപാതയുടെ ദൈർഘ്യം 582 കിലോമീറ്ററായി ചുരുങ്ങി. ഒരു ഡിവിഷൻ നിലനിൽക്കണമെങ്കിൽ ചുരുങ്ങിയത് 600 കിലോമീറ്ററെങ്കിലും വേണം. കാലക്രമേണ പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ ഇല്ലാതാകുന്ന ഒരു അവസ്ഥയിലേക്കാണ് പോകുന്നത്. നമുക്കിത് വാശാനം ചെയ്യുമ്പോൾ ഒന്നാം യു.പി.എ. സർക്കാരിന് ശേഷം 2012-ലാണ് പാലക്കാട് കഞ്ചിക്കോട് റെയിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറിക്ക് തറക്കല്ലിട്ടത്. ഞാൻ ഇപ്പോഴും ഓർക്കുന്നു, ടി. എം. ജേക്കബിന്റെ മരണാനന്തരം പിറവം ഉപതിരഞ്ഞെടുപ്പ് നടന്ന സമയത്ത് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി ദിനേഷ് ത്രിവേദിയും അന്നത്തെ

മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന ഉമ്മൻ ചാണ്ടിയും ചേർന്നാണ് അന്ന് പാലക്കാട് റെയിൽ കോച്ച് ഫാക്ടറിക്ക് തറക്കല്ലിട്ടത്. അതിനുശേഷം രണ്ടുകൊല്ലം കഴിഞ്ഞ് 2014-ൽ ആണല്ലോ കേന്ദ്രത്തിൽ ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നത്. കോൺഗ്രസ്സിന് ആത്മാർഥമായ ആഗ്രഹമുണ്ടായിരുന്നെങ്കിൽ ആ കോച്ച് ഫാക്ടറി അവിടെ യാഥാർഥ്യമാകുമായിരുന്നില്ലേ? അന്ന് ഞാനാണ് കർഷകരുടെ സമ്മതപത്രം വാങ്ങി സഖാവ് വി. എസ്. അച്ചുതാനന്ദന്റെ കൈകളിൽ ഏൽപ്പിച്ചത്. അതിനായി കർഷകരിൽ നിന്നും 436 ഏക്കർ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തു; പിന്നീട് 231 ഏക്കർ മതിയെന്ന് പറഞ്ഞതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അത്രയും ഭൂമി റെയിൽവേയ്ക്ക് കൈമാറി. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ അവിടെ ആന പെറ്റുകിടക്കുകയാണ്. ഈ രണ്ടു കൊല്ലക്കാലം കേന്ദ്രത്തിൽ യു.പി.എ. സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ ഉണ്ടായിരുന്നപ്പോൾ എന്തുകൊണ്ട് അത് പ്രാവർത്തികമാക്കിയില്ല? നമ്മൾ എന്തിനാണ് ബി.ജെ.പി.യെ കുറ്റം പറയുന്നത്? ബി.ജെ.പി.ക്ക് കേരളത്തോട് തീർത്താൽ തീരാത്ത പകയാണ്. ബി.ജെ.പി. കേരളത്തോട് പ്രതികാരവും ശത്രുതാപരവുമായ സമീപനവുമാണ്

സ്വീകരിക്കുന്നത്. (...ബഹളം.....) നിങ്ങൾ എന്നെ കുറ്റപ്പെടുത്തിക്കോളൂ, പക്ഷെ ചെയ്യേണ്ട കാര്യങ്ങൾ നിങ്ങൾ ചെയ്തില്ലല്ലോ; പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ ഇപ്പോൾ വീണ്ടും വെട്ടിക്കുറച്ചതോടുകൂടി ഇത് ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും ചെറിയ റെയിൽവേ ഡിവിഷനായി മാറി. ബി.ജെ.പി.-യെ കുറ്റം പറയേണ്ട എന്നല്ല ഞാൻ പറഞ്ഞത്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചെയറിനെ നോക്കി സംസാരിക്കൂ.

ശ്രീ. എ. പ്രഭാകരൻ: സർ, കേരളത്തിലെ മൂന്നരക്കോടി മലയാളികളെ അന്യരാജ്യക്കാരായി കാണുന്ന ഒരു രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടിയാണ് ഇപ്പോൾ കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്നത്. അതിലൊന്നും എനിക്ക് യാതൊരു തർക്കമില്ല. ടി റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ ഓഫീസ് എന്റെ മണ്ഡലത്തിലാണ് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: അതൊക്കെ എനിക്ക് മനസ്സിലായി. അതാണല്ലോ ഇതുവരെ പറഞ്ഞത്. ഇനി അത് രണ്ടാമതും ആവർത്തിക്കേണ്ട എന്നേ ഞാൻ പറഞ്ഞുള്ളൂ.

ശ്രീ. എ. പ്രഭാകരൻ: സർ, രണ്ട് മിനിട്ട് സംസാരിക്കേണ്ട ഒരംഗത്തിന് ബഹു. ചെയർ പത്ത് മിനിട്ട് സമയം സംസാരിക്കാൻ അനുവദിച്ചു. എനിക്ക്

മാത്രം... ഞാനൊന്ന് പറയട്ടെ. 2007-ൽ സേലം ഡിവിഷൻ രൂപീകരിച്ചപ്പോൾ കോയമ്പത്തൂരും അടക്കമുള്ള 623 കിലോമീറ്ററിലധികം പാത വെട്ടിമാറ്റി. അത് പാലക്കാട് ഡിവിഷനെ തീർത്തും ദുർബലപ്പെടുത്തി. നാളിതുവരെ പാലക്കാട് ഡിവിഷനുണ്ടായിരുന്ന വരുമാനത്തിൽ 1,100 കോടി രൂപയാണ് നഷ്ടപ്പെടാൻ പോകുന്നത്. കോൺഗ്രസ്സും ബി.ജെ.പി.-യും ഒരേപോലെ പാലക്കാട് ഡിവിഷനെ തകർക്കാൻ കൂട്ടുനിന്നുവെന്നതാണ് വസ്തുത. നിങ്ങൾ എന്ത് പറഞ്ഞാലും വസ്തുത വസ്തുതയല്ലേ? മംഗലാപുരം പനമ്പൂരിലെ പോർട്ട് സ്റ്റേഷൻ കണ്ടെയ്നറിന്റെ വരുമാനമാണ് നഷ്ടപ്പെട്ടത്. ഞാൻ സത്യം പറയുമ്പോൾ നിങ്ങൾ എന്തിനാണ് ബഹളം വയ്ക്കുന്നത്? നിങ്ങളുടെ ഭരണകാലത്തല്ലേ ഇത് വെട്ടിമുറിച്ചത്; കോച്ച് ഫാക്ടറി തരാമെന്ന് പറഞ്ഞത് നിങ്ങളല്ലേ; സ്ഥലമെടുത്ത് കൊടുത്തിട്ടും തന്നോ? ഇല്ലല്ലോ. ഇതൊക്കെ നാട്ടിലെ ജനങ്ങൾക്ക് വ്യക്തമായി അറിയാം. നിങ്ങളുടെ കാലത്ത് വെട്ടിമുറിച്ചു, അതുപോലെ കോച്ച് ഫാക്ടറി തരാമെന്ന് പറഞ്ഞപ്പോൾ ബി.ജെ.പി.-യും വെട്ടിമുറിച്ചു. കേരളത്തിന്റെ ഒരു ഭാഗം തന്നെ ഇല്ലാതാകുന്ന അവസ്ഥയിലേക്ക് കാര്യങ്ങളെത്തിച്ചു.

മി. സ്പീക്കർ: യെസ്... യെസ്... ശ്രീ. പ്രഭാകരൻ, പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്.

ശ്രീ. എ. പ്രഭാകരൻ: സർ, ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കാം. പാലക്കാട് ഡിവിഷൻ തന്നെ ഇല്ലാതാകാൻ പോകുകയാണ്. നമുക്ക് ഇനി പുതിയ ട്രെയിനുകളൊന്നും ലഭിക്കില്ല. മൈസൂർ ഡിവിഷന്റെ അനുമതി...

മി. സ്പീക്കർ: പ്രസംഗം ചുരുക്കുകയല്ല, അവസാനിപ്പിക്കാനാണ് പറഞ്ഞത്.

ശ്രീ. എ. പ്രഭാകരൻ: സർ, മറ്റ് അംഗങ്ങൾ ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ റെയിൽവേയുടെ എമർജൻസി ക്വോട്ട കാസർഗോഡ് മുതലുള്ള പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങൾക്ക് ലഭിക്കാത്ത അവസ്ഥയിലേക്ക് മാറിയില്ലേ? മാത്രമല്ല, രണ്ടായിരത്തോളം ജീവനക്കാർ പാലക്കാട് ഡിവിഷനിലുണ്ടായിരുന്നു. സേലം ഡിവിഷൻ രൂപീകരിച്ച സമയത്ത് ആയിരത്തിലധികം ജീവനക്കാരുടെ സ്ഥലംമാറ്റവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വലിയ തർക്കങ്ങളുണ്ടായി.

മി. സ്പീക്കർ: യെസ്... യെസ്... ശ്രീ. പ്രഭാകരൻ, പ്ലീസ്.

ശ്രീ. എ. പ്രഭാകരൻ: സർ, പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ ഇല്ലാതാകുന്നതോടെ ഡിവിഷണൽ ഓഫീസും അതിനോടനുബന്ധിച്ച്

അവിടെ ആരംഭിച്ചിട്ടുള്ള എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളും ഇല്ലാതാകും. റെയിൽവേ കോളനി എന്ന പ്രദേശം മരുഭൂമിയായി മാറാൻ പോകുകയാണ്. എന്തായാലും കോൺഗ്രസ്സും ബി.ജെ.പി.-യും ചേർന്ന് പാലക്കാടിന് നൽകിയ ഇത്തരം സഹായങ്ങൾക്ക് നന്ദി രേഖപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട പാലക്കാട് അംഗം ശ്രീ. രമേശ് പിഷാരടി ചട്ടം 130 അനുസരിച്ച് ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപത്തോട് സർക്കാർ പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുകയാണ്. സഭയുടെ പൊതുവികാരവും അതുതന്നെയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളായ ശ്രീ. വി. മുരളീധരനും ഏറ്റവും അവസാനം സംസാരിച്ച ശ്രീ. എ. പ്രഭാകരനും ഒഴികെയുള്ള സഭയിലെ മുഴുവൻ അംഗങ്ങളും ഈ ഉപക്ഷേപത്തിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തോട് പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. കാരണം, ഇത് കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസന സാധ്യതകളെ ഗൗരവതരമായി ബാധിക്കുന്ന ഒരു വിഷയമാണ്. സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെയും കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള ജനപ്രതിനിധികളായ പാർലമെന്റ് അംഗങ്ങളെയും പൂർണ്ണമായി ഇരുട്ടിൽ നിർത്തിക്കൊണ്ടാണ് റെയിൽവേ മന്ത്രാലയം ഈ

തീരുമാനമെടുത്തത്; ഇതിനെക്കുറിച്ച് യാതൊരു മുൻവിവരവും നൽകിയിരുന്നില്ല. റെയിൽവേ ഇങ്ങനെയൊരു തീരുമാനം എടുക്കാൻ പോകുന്നുവെന്ന് മുൻകൂട്ടി പ്രവചിക്കാനുള്ള സംവിധാനമൊന്നും എം.പി.-മാർക്കില്ലല്ലോ. തീരുമാനം പുറത്തുവരുമ്പോഴാണ് എം.പി.-മാരും സർക്കാരും ഇതറിയുന്നത്. വിവരം അറിഞ്ഞ ഉടൻതന്നെ കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ യു.ഡി.എഫ്. എം.പി.-മാരും അതിശക്തമായ സമരവുമായി മുന്നിട്ടിറങ്ങുകയും അവരുടെ പ്രതിഷേധം അറിയിക്കുകയും ചെയ്തു. തിരുവോണ നാളിൽ പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷണൽ ഓഫീസിന് മുന്നിൽ നിരാഹാരം ഇരുന്നാണ് അവർ സമരം ചെയ്തത്. ഉപക്ഷേപവതാരകനായ പാലക്കാട് എം.എൽ.എ. ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ കേരളത്തിന്റെ ശക്തമായ പ്രതിഷേധം അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. മുഖ്യമന്ത്രിയെന്ന നിലയിൽ ഞാനും കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിയെ വിവരമറിയിക്കുകയും പ്രാഥമിക ചർച്ച നടത്തുകയും ചെയ്തു; അദ്ദേഹത്തോട് നേരിട്ട് ഒരിക്കൽക്കൂടി സംസാരിക്കാമെന്ന് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ സാധ്യതകളെ ഇത് ബാധിക്കുമെന്നത് ഒരു യാഥാർഥ്യമാണ്.

കർണ്ണാടക കേന്ദ്രമാക്കി സൗത്ത് വെസ്റ്റേൺ റെയിൽവേ സോണുണ്ട്; സതേൺ റെയിൽവേയുടെ ആസ്ഥാനം ചെന്നൈയിലാണ്. സൗത്ത് സെൻട്രൽ റെയിൽവേ ആന്ധ്രാ വിഭജന സമയത്ത് തെലങ്കാനയിലേക്ക് പോയപ്പോൾ, ആന്ധ്രയ്ക്കുണ്ടായ നഷ്ടം പരിഹരിക്കാനായി സൗത്ത് കോസ്റ്റ് റെയിൽവേ അനുവദിക്കുകയുണ്ടായി. പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷൻ വിഭജനംമൂലം കേരളത്തിനുണ്ടായിരിക്കുന്ന നഷ്ടം നികത്താനുള്ള നടപടികൾ കേന്ദ്ര സർക്കാർ സ്വീകരിക്കണമെന്നതാണ് നമ്മുടെ നിലപാട്. ഒന്നുകിൽ ഈ തീരുമാനം പുന:പരിശോധിക്കണം; അല്ലെങ്കിൽ കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ സാധ്യതകൾക്കുണ്ടായ നഷ്ടം നികത്താനുള്ള പ്രത്യേക പാക്കേജോ നടപടികളോ കേന്ദ്ര സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിക്കണം. കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രിയുമായി പ്രാഥമികമായി സംസാരിച്ചപ്പോൾ ഈ വിഷയം നേരിട്ട് ചർച്ച ചെയ്യാമെന്നാണ് അദ്ദേഹം അറിയിച്ചത്. എന്നാൽ അന്ന് ഞാൻ അവിടെയെത്തിയപ്പോൾ അദ്ദേഹത്തിന് അടിയന്തരമായി മറ്റൊരിടത്തേക്ക് പോകേണ്ടിവന്നതിനാൽ നേരിൽ കാണാൻ സാധിച്ചില്ല; അടുത്ത ദിവസം തന്നെ അദ്ദേഹത്തെ കണ്ട് സംസാരിക്കാൻ

തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് കേരളത്തെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ ആർക്കും തർക്കമില്ല. അതാണ് ഇവിടത്തെ പൊതുവായൊരു കാര്യം. കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ സാധ്യതകളെയും വികസനത്തെയും ഗൗരവതരമായി ബാധിക്കും. സംസ്ഥാനത്തിന്റേതായ ഒട്ടേറെ നിർദേശങ്ങൾ റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിന്റെ പരിഗണനയിലുണ്ട്. അതിനാൽ പ്രശ്നപരിഹാരത്തിനായി സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ശക്തമായ ഇടപെടലുകൾ ഉണ്ടാകും. കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള യു.ഡി.എഫ്. എം.പി.-മാരെ ആരും കുറ്റപ്പെടുത്തേണ്ടതില്ല; ജനപ്രതിനിധികൾ എന്ന നിലയിൽ സർക്കാർ ഒരു തീരുമാനമെടുക്കുമ്പോൾ ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നതിന്റെ പരമാവധി അവർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അക്കാര്യത്തിൽ കേരളത്തിലെ യു.ഡി.എഫ്. എം.പി.-മാരെ ഞാൻ പ്രത്യേകം അഭിനന്ദിക്കുന്നു. ശ്രീ. വി. മുരളീധരനും ശ്രീ. എ. പ്രഭാകരനും ഒഴികെ എല്ലാവരും ഈ വിഷയത്തിൽ ഒരൊറ്റ മനസ്സോടെയാണ് നിന്നത്. ശ്രീ. വി. മുരളീധരൻ എന്തുകൊണ്ടാണ് ഈ നിലപാടെടുത്തതെന്ന് സ്വാഭാവികമായും നമുക്ക് മനസ്സിലാകും.

ശ്രീ. വി. മുരളീധരൻ: സർ, ഒന്നാമതായി ഇതൊരു ഭരണപരമായ തീരുമാനമാണ്. ഭരണപരമായ തീരുമാനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ കേരളനിയമസഭ ഉപക്ഷേപം പാസ്സാക്കി അത് തിരുത്തണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുന്നതിലെ അസാംഗത്യമാണ് ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, അവിടെയാണ് എനിക്ക് മറുപടി പറയാനുള്ളത്. രാഷ്ട്രീയപരമായ തീരുമാനമാണെങ്കിൽ നിയമസഭ ഒരു കാരണവശാലും ഇങ്ങനെയൊരു ഉപക്ഷേപം പാസ്സാക്കാൻ പാടില്ല. രാഷ്ട്രീയമായ തീരുമാനമാണെങ്കിൽ പുറത്തേ പറയാൻ പാടുള്ളൂ. ഭരണപരമായ തീരുമാനം കേരളത്തെ ബാധിക്കുമ്പോഴാണ് നിയമസഭയ്ക്ക് അഭിപ്രായം പറയാൻ കഴിയുന്നത്. ഇത് ഭരണപരമായ തീരുമാനമായതുകൊണ്ടാണ് നിയമസഭയിൽ ഉപക്ഷേപം അവതരിപ്പിച്ചതും തീരുമാനം കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് പറയുന്നതും. രാഷ്ട്രീയമായ തീരുമാനമാണെങ്കിൽ ഒരു കാരണവശാലും നിയമസഭയിൽ കൊണ്ടുവരില്ല. ഇതൊരു ബി.ജെ.പി. വിരുദ്ധ ഉപക്ഷേപമല്ല. ഇത് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഒരു തീരുമാനം കേരളത്തെ ബാധിച്ചപ്പോൾ, അത് കേരളത്തെ

ബാധിക്കാതിരിക്കാനും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താല്പര്യം സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും വേണ്ടിയാണ് പ്രതിഷേധമുയർത്തുന്നത്. ഭരണപരമായ തീരുമാനം കേരളത്തെ മോശമായി ബാധിച്ചതുകൊണ്ടാണ് ഇങ്ങനെയൊരു ഉപക്ഷേപം അവതരിപ്പിച്ചത്. അതുകൊണ്ട് ഈ ഉപക്ഷേപത്തിന്റെ കണ്ടന്റിനോട് പൂർണ്ണമായി യോജിക്കുകയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി, ഞാൻ ഒരുകാര്യംകൂടി ബോധിപ്പിക്കാം. (ബഹളം...) ഒരു സെക്കന്റ്.... ശ്രീ. എ. പ്രഭാകരൻ ഇരിക്കൂ.....ചെയർ സംസാരിക്കുകയല്ലേ;..... ഒരു മിനിട്ട് ഇരിക്കൂ.....

കേരളത്തിലെ ജനസമൂഹത്തിന്റെ ആകെ വികാരം ഇതാണെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് കേന്ദ്ര റെയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് നിയമസഭാ സ്പീക്കർ എന്ന നിലയിൽ ഞാനൊരു കത്ത് അയച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന കാര്യം സഭയെ അറിയിക്കുകയാണ്. ഇനി ബഹു. അംഗത്തിന് എന്താണ് പറയാനുള്ളത്?

ശ്രീ. എ. പ്രഭാകരൻ: സർ, ഞാൻ ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ എതിർത്തിട്ടില്ല. ഇതുസംബന്ധിച്ച് കാലതാമസം വന്നുവെന്നേ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളൂ. സർക്കാർ അവസരോചിതമായി നടപടി സ്വീകരിച്ചില്ല എന്നതായിരുന്നു എന്റെ

ആക്ഷേപം. ശ്രീ. വി. മുരളീധരനും ഞാനും ഒരേ ലൈൻ എടുത്തുവെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞത് ശരിയായില്ല. അത് പിൻവലിക്കണം... അത് ശരിയല്ലല്ലോ;

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ഭരണപക്ഷത്തും പ്രതിപക്ഷത്തുമുള്ള എല്ലാ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളും സംസാരിച്ചപ്പോൾ ഇത് കേരളത്തെ ബാധിക്കുന്ന, കേരളത്തിന്റെ താൽപര്യങ്ങൾ എങ്ങനെ ഹനിക്കും എന്നുള്ളൊരു പൊതു നിലപാടാണെടുത്തത്. ശ്രീ. വി. മുരളീധരനും വ്യത്യസ്തമായ ഒരു നിലപാടെടുത്തു. ശ്രീ. എ. പ്രഭാകരൻ സംസാരിച്ചപ്പോൾ മുഴുവൻ കോൺഗ്രസ് വിരുദ്ധതയാണ് പറഞ്ഞത്. ഇത് കോൺഗ്രസ്സിനെതിരെയുള്ള ഉപക്ഷേപമല്ല. ഉപക്ഷേപത്തിന്റെ കണ്ടന്റിന് യോജിച്ച രീതിയിലല്ല അങ്ങ് സംസാരിച്ചത്. അങ്ങ് മുഴുവൻ കോൺഗ്രസ് വിരുദ്ധതയാണ് പറഞ്ഞത്. മറ്റൊരവസരം കിട്ടുമ്പോൾ അതിനെക്കുറിച്ച് പറയാം. അത് പറഞ്ഞതിലുള്ള വിരോധമല്ല, അതൊക്കെ പറയാനുള്ള അവകാശമുണ്ട്. പക്ഷെ ഇപ്പോഴല്ല പറയേണ്ടത്. ഈ ഉപക്ഷേപത്തിന് ഒരു മെസ്സേജുണ്ട്. ആ മെസ്സേജിന് വിരുദ്ധമായിട്ടാണ് അങ്ങ് സംസാരിച്ചത്.

ശ്രീ. എ. പ്രഭാകരനും ശ്രീ. വി. മുരളീധരനും ഒഴിക്കെ പ്രതിപക്ഷത്തുനിന്നുള്ള മറ്റ് അംഗങ്ങളൊന്നും ഉപക്ഷേപത്തിന് വിരുദ്ധമായി സംസാരിച്ചിട്ടില്ല. അതുയേ ഞാൻ പറഞ്ഞുള്ളൂ. ഈ വിഷയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അങ്ങയുടെ മനസ്സിൽ വേറെ എന്തോ ഉദ്ദേശമുണ്ട്. അത് നമുക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയും.

ശ്രീ. വി. മുരളീധരൻ: സർ, ഒരു സെക്കന്റ്.... (ബഹളം...) ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞ ഭരണപരമായ തീരുമാനത്തിന്മേലുള്ള ഉപക്ഷേപത്തിന്റെ അവതരണവേളയിൽ ഇത്തരമൊരു കേന്ദ്ര നടപടി എന്തുകൊണ്ട് കേരളത്തെ ബാധിക്കില്ലെന്നതിനെക്കുറിച്ച് എന്റെ പ്രസംഗത്തിൽ വിശദീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ: ചട്ടം 275 അനുസരിച്ചുള്ള സബ്സ്റ്റാന്റീവ് ഉപക്ഷേപം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് അവതരിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.

ചട്ടം 275 അനുസരിച്ചുള്ള ഉപക്ഷേപം

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, "ദക്ഷിണ റെയിൽവേയ്ക്ക് ഏറ്റവും കൂടുതൽ വരുമാനമുണ്ടാക്കുന്നതും പ്രവർത്തനക്ഷമതയും സമയനിഷ്ഠയുമുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട യൂണിറ്റുകളിലൊന്നായ പാലക്കാട്

റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ വിഭജിച്ച് മംഗളൂരു മേഖല സൗത്ത് വെസ്റ്റേൺ റെയിൽവേയുടെ മൈസൂർ ഡിവിഷനിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയ നടപടിയിലൂടെ, പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ വരുമാന സാധ്യതകൾ പരിമിതപ്പെടുത്തുന്നതിലും സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിലും യാത്രാസൗകര്യങ്ങളിലും പ്രതിസന്ധി സൃഷ്ടിക്കുന്നതിലും ഈ സഭ ആശങ്ക രേഖപ്പെടുത്തുന്നു. ആയതിനാൽ പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷനിൽ നിന്ന് മംഗളൂരു മേഖലയെ വിഭജിച്ച നടപടി അടിയന്തരമായി പുന:പരിശോധിക്കണമെന്നും, പാലക്കാട് റെയിൽവേ ഡിവിഷന്റെ ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായ അതിർത്തികൾ, പ്രധാനപാതകൾ, സ്റ്റേഷനുകൾ, യാർഡ്, അധികാര പരിധികൾ എന്നിവ മാറ്റമില്ലാതെ നിലനിർത്തിക്കൊണ്ട് ഡിവിഷന്റെ പഴയ സ്ഥിതി പുന:സ്ഥാപിക്കണമെന്നും ഈ സഭ കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോടും റെയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിനോടും അഭ്യർഥിക്കുന്നു." എന്ന ഉപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ): ഞാൻ ഉപക്ഷേപത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപം അംഗീകരിക്കണമെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ, ശ്രീ. വി. മുരളീധരൻ എന്നീ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളുടെ എതിർപ്പോടുകൂടി ഉപക്ഷേപം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ചട്ടം 130 അനുസരിച്ചുള്ള ഉപക്ഷേപങ്ങളിന്മേലുള്ള ചർച്ച (തുടർച്ച)

(2) യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് കമ്മീഷൻ

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, "മർച്ചന്റ് ഡിസ്കൗണ്ട് റേറ്റ് അഥവാ എം.ഡി.ആർ. എന്ന ചുരുക്കപ്പേരിൽ 2026 ഒക്ടോബർ 15 മുതൽ യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് കമ്മീഷൻ ഈടാക്കാനുള്ള കേന്ദ്ര സർക്കാർ തീരുമാനം

സംബന്ധിച്ച് കേരളനിയമസഭ ചർച്ച ചെയ്യണം" എന്ന ഉപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. കെ. പ്രവീൺ: സർ, ഞാൻ ഉപക്ഷേപത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, പണം കൈയ്യിൽ കരുതാതെ, ബാങ്കുകളുടെ സങ്കീർണ്ണമായിട്ടുള്ള നടപടിക്രമങ്ങളിലൂടെ കടന്നു പോകേണ്ടതില്ലാതെ, ഒരു മൊബൈൽ ഫോണിലൂടെ ഇടപാട് പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുന്ന യു.പി.ഐ. എന്ന സൗകര്യം ഇന്ന് നഗരങ്ങളിലെ വൻകിട വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്ന് ഗ്രാമങ്ങളിലെ ചെറുകിട കടകളിലേയ്ക്കും ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളികളിൽനിന്നും വഴിയോര കച്ചവടക്കാരിലേയ്ക്കും വ്യാപിച്ചുകഴിഞ്ഞു. 2025-26 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ മാത്രം 24162 കോടി യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകളിലൂടെ 314 ലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ സാമ്പത്തിക പ്രവാഹമാണ് നടന്നിട്ടുള്ളത്. നേരിട്ടുള്ള ഇടപാട് ഫീസിന്റെ അഭാവവും നിമിഷങ്ങൾക്കകം പണം കൈമാറാൻ കഴിയുന്ന സൗകര്യവും യു.പി.ഐ.-യെ ഒരു സാങ്കേതിക പേയ്മെന്റ് സംവിധാനം എന്ന പരിധി കടന്ന് കോടിക്കണക്കിന് മനുഷ്യരുടെ ദൈനംദിന സാമ്പത്തിക ജീവിതത്തെ നിയന്ത്രിക്കുന്ന

നിർണ്ണായക പൊതു ഡിജിറ്റൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യമായി ഉയർത്തുകയായിരുന്നു. ബാങ്കിങ് മേഖല, പൊതുനിക്ഷേപം, സാങ്കേതികവിദ്യ, നയപരമായ പിന്തുണ, പൊതു ഡിജിറ്റൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യം, കോടിക്കണക്കിന് ജനങ്ങളുടെ പങ്കാളിത്തം എന്നിവ ചേർന്നാണ് ഈ പൊതു ഡിജിറ്റൽ ശൃംഖല രൂപപ്പെട്ടത്. ഇത്തരമൊരു പൊതു ഡിജിറ്റൽ സംവിധാനത്തിലൂടെ ആറുവർഷത്തിലേറെയായി സൗജന്യ ഇടപാടിന്റെ സൗകര്യം ജനങ്ങൾക്ക് ലഭ്യമാക്കിയശേഷം അതേ ശൃംഖലയിലെ വാണിജ്യ ഇടപാടുകൾക്ക് ഫീസ് ഏർപ്പെടുത്താനുള്ള നീക്കം പൊതു സമ്പത്തുകളെ ക്രമേണ വിപണിയുടെ വരുമാന ഉപാധികളാക്കി മാറ്റുന്ന നരേന്ദ്ര മോദി സർക്കാരിന്റെ കോർപ്പറേറ്റ് അനുകൂല സാമ്പത്തിക നയത്തിന്റെ പ്രതിഫലനമാണ്. സാമ്പത്തിക ഇടപാടുകളുടെ ചരിത്രത്തിൽ യു.പി.ഐ. ഒരു സാമ്പത്തിക നവീകരണം എന്നതിലുപരി സാമ്പത്തിക ഇടപാടുകളുടെ ജനാധിപത്യവൽക്കരണത്തിന്റെ വളരെ നിർണ്ണായകമായ ഒരു ഘട്ടമാണ്. പണവും കാർഡും പോലുള്ള പരമ്പരാഗത ഇടപാട് സംവിധാനങ്ങളുടെ പരിമിതികളെ മറികടന്നുകൊണ്ട് ബാങ്കും ഉപഭോക്താവും

വ്യാപാരിയും തമ്മിലുള്ള സാമ്പത്തിക ഇടപാടുകൾക്ക് ഒരു പൊതു ഡിജിറ്റൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യം സൃഷ്ടിക്കുകയായിരുന്നു യു.പി.ഐ.

ഇന്ന് വാണിജ്യപരവും വ്യക്തിഗതവുമായ ഇടപാടുകളിൽ കോടിക്കണക്കിന് മനുഷ്യരുടെ ദൈനംദിന സാമ്പത്തിക ജീവിതത്തിന്റെ അവിഭാജ്യ ഘടകമായി അത് മാറി. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ 24162 കോടി യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകളിലൂടെ 314 ലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ കൈമാറ്റം നടന്നുവെന്ന കണക്കുകൾ അതിന്റെ വ്യാപ്തി വ്യക്തമാക്കുകയാണ്. സൗജന്യം, വേഗത, സുതാര്യത എന്നീ ഘടകങ്ങളുടെ സംയോജനമായിട്ടുള്ള ഇടപെടലാണ് യു.പി.ഐ.-യെ ഒരു പേയ്മെന്റ് ആപ്പിന്റെ സൗകര്യത്തിൽനിന്ന് സമൂഹത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക ചലനങ്ങളെ പിന്തുണയ്ക്കുന്ന പൊതു ഡിജിറ്റൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യമായി ഉയർത്തിയത്. യു.പി.ഐ.-യുടെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രത്യേകതകളിൽ ഒന്നായിരുന്നു അതിന്റെ സീറോ എം.ഡി.ആർ മാതൃക. ഇടപാടിന് നേരിട്ട് ഫീസ് ഇല്ലാത്തതിനാൽ ചെറുകിട വ്യാപാരിക്കും സാധാരണ ഉപഭോക്താവിനും ഒരു ഡിജിറ്റൽ ഇടപാട് സ്വാഭാവികമായ സാമ്പത്തിക ശീലത്തിന്റെ ഭാഗമായി

മാറി. എന്നാൽ ജനങ്ങളുടെ സൗകര്യത്തിനും സാമ്പത്തിക ഉൾച്ചേരലിനുമുള്ള പൊതു സംവിധാനമായി വളർത്തിയെടുത്ത ഡിജിറ്റൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യത്തിന്റെ സൗജന്യ സ്വഭാവത്തെ അമേരിക്കൻ കമ്പനികളുടെ വ്യാപാര താല്പര്യങ്ങൾക്ക് വഴങ്ങുന്ന തരത്തിൽ മാറ്റാനുള്ള കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ നീക്കം അത്യന്തം പ്രതിഷേധാർഹവും അപലപനീയവുമാണ്. യു.പി.ഐ.-യെ സൗജന്യ പൊതു സംവിധാനമായി നിലനിർത്തുന്നതിനെതിരെ അമേരിക്കൻ കമ്പനികളായിട്ടുള്ള വിസയും മാസ്റ്റർകാർഡും നേരത്തെതന്നെ രംഗത്തിറങ്ങിയിരുന്നു. തുടർന്ന് യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് നിരക്ക് ഈടാക്കുന്നതിനായി കേന്ദ്ര സർക്കാരിനുമേൽ ട്രംപ് ഭരണകൂടംതന്നെ സമ്മർദ്ദം ശക്തമാക്കുകയും ചെയ്തു. യു.പി.ഐ. സൗജന്യമായി തുടരുന്നതിലൂടെ അമേരിക്കൻ കമ്പനികൾക്ക് വലിയ വിപണി നഷ്ടമാകുന്നുവെന്ന് യു.എസ്. ട്രേഡ് റെപ്രസന്റേറ്റീവ് നേരത്തെത്തന്നെ വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു. പുതിയ റിപ്പോർട്ടുകൾ പ്രകാരം യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് 0.4 ശതമാനം വരെ ഫീസ് ഈടാക്കുന്നതിനുള്ള നീക്കത്തിലാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ. ഈ ഫീസിന്റെ 40 ശതമാനം പണം

അയയ്ക്കുന്ന ഉപഭോക്താവിന്റെ ബാങ്കിനും ബാക്കി 60 ശതമാനം ഗ്രഗിൾ പേ, ഫോൺ പേ തുടങ്ങിയ മൂന്നാംകക്ഷി ആപ്പുകൾക്കും നൽകുന്ന രീതിയായിരിക്കും ഇത് ക്രമീകരിക്കുന്നതെന്നാണ് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട റിപ്പോർട്ടുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. എസ്.ബി.ഐ. ഉൾപ്പെടെയുള്ള ബാങ്കുകൾക്ക് ഈ സംവിധാനത്തിലൂടെ പ്രതിവർഷം ഏകദേശം 3000 കോടി രൂപയുടെ അധികവരുമാനം ലഭ്യമാക്കുകയാണ്. ഡിജിറ്റൽ ഇന്ത്യയുടെ പേരിൽ ജനങ്ങളെ ഡിജിറ്റൽ ഇടപാടുകളിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയശേഷം അതേ സംവിധാനത്തിന് ഇപ്പോൾ ഫീസ് ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് സർക്കാരിന്റെ നയ വൈരുധ്യമാണ്. യു.പി.ഐ.-യുടെ ലളിതവും സൗജന്യവുമായ ഇടപാട് സംവിധാനത്തിൽ വിശ്വാസമർപ്പിച്ചാണ് സാധാരണക്കാരും അസംഘടിത തൊഴിലാളികളും ചെറുകിട വ്യാപാരികളും തങ്ങളുടെ സാമ്പത്തിക ഇടപാടുകളുടെ വലിയ ഭാഗം ഡിജിറ്റൽ സംവിധാനത്തിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയത്. ഡിജിറ്റൽ സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് ജനങ്ങളെ എത്തിച്ചശേഷം അതിന്റെ സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയും വീണ്ടും ജനങ്ങളുടെമേൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ആസൂത്രിതമായ പരിശ്രമമാണ് ഇപ്പോൾ കേന്ദ്ര

സർക്കാർ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. 2000/- രൂപയ്ക്ക് മുകളിലുള്ള ഇടപാടുകൾക്ക് 0.4 ശതമാനം വരെ ഫീസ് ഈടാക്കാനുള്ള തീരുമാനം ചെറിയ ഒരു നിരക്ക് പരിഷ്കാരമായി ചുരുക്കിക്കാണാനാകില്ല. ഇതുപ്രകാരം 2000/- രൂപയുടെ വാണിജ്യ ഇടപാടിന് 8/- രൂപ എം.ഡി.ആർ. ആയി നൽകേണ്ടിവരും. അതുമാത്രമല്ല, വൈദ്യുതി ബിൽ, ട്രെയിൻ ടിക്കറ്റ്, ആശുപത്രി ബിൽ, ഇൻഷ്വറൻസ്, സ്കൂൾ ഫീസ് തുടങ്ങിയ അടിയന്തര വാണിജ്യ സേവനങ്ങൾക്കുള്ള എം.ഡി.ആർ. ഫീസ് അഞ്ചുരൂപയായും നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇടപാടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അധികബാധ്യത ലാഭവിഹിതത്തിൽനിന്നും കുറയ്ക്കുകയോ വിലയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയോ ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റ് സംവിധാനത്തെ നിരുത്സാഹപ്പെടുത്തുകയോ അല്ലാതെ മറ്റൊരു വഴിയും ഈ വ്യാപാരികളുടെ മുമ്പിലുണ്ടാകില്ല. വ്യാപാരികളിൽനിന്നാണ് ഫീസ് ഈടാക്കുന്നതെന്നാണ് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടവരുടെ പ്രഖ്യാപനവും വാദവും. എന്നാൽ വിപണിയിലെ ഒരു ചെലവും അതിന്റെ ആദ്യഘട്ടത്തിൽ അവസാനിക്കില്ല. വ്യാപാരി അധികച്ചെലവ് നൽകുന്ന ഉൽപന്നത്തിന്റെ വിലയിലുൾപ്പെടുത്തുകയോ

മറ്റുസേവന ചെലവില്ലൂടെ ഉപഭോക്താവിലേക്ക് കൈമാറുകയോ ചെയ്യും. അങ്ങനെവന്നാൽ ഫീസ് അടയ്ക്കുന്നത് വ്യാപാരിയാണെങ്കിലും അതിന്റെ അന്തിമമായ സാമ്പത്തികാഘാതം സാധാരണ ഉപഭോക്താവിന്റെ മേൽ പതിക്കാനും സാധ്യതയുണ്ട്. പൊതുപണം, പൊതുസ്ഥാപനങ്ങൾ, സാമ്പത്തിക സാങ്കേതിക അടിസ്ഥാന സൗകര്യം, കോടിക്കണക്കിന് ഉപഭോക്താക്കളുടെ വിശ്വാസം ഇവയുടെ സംയുക്തശക്തിയിലാണ് യു.പി.ഐ. വളർന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അതിന്റെ സാമ്പത്തിക ഭാവി ഏതാനും വൻകിട കമ്പനികളുടെ വരുമാന താൽപര്യങ്ങൾക്കനുസരിച്ചുമാത്രം നിർണ്ണയിക്കപ്പെടരുത്. അത് കേവലം ഒരു നിരക്ക് പരിഷ്കാരമല്ല. പൊതുസമ്പത്തിന്റെ സ്വഭാവത്തെക്കുറിച്ചുള്ള രാഷ്ട്രീയ സാമ്പത്തിക ചോദ്യമാണ്. ഈ ചോദ്യം യു.പി.ഐ.-യുടെ പരിധിയിൽമാത്രം ഒതുങ്ങി കാണാനാകില്ല. ഇന്ത്യയുടെ സാമ്പത്തിക നയങ്ങളിലും വിദേശ നയങ്ങളിലും ആഗോളശക്തികളുടെ താൽപര്യങ്ങൾ എത്രമാത്രം സ്വാധീനം ചെലുത്തുന്നുവെന്ന വിശാലമായ പശ്ചാത്തലത്തിലാണ് ഇത് പരിശോധിക്കേണ്ടത്. യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് എം.ഡി.ആർ. ചുമത്താൻ

വഴിയൊരുക്കുന്ന നികുതിയും അനുബന്ധ നിയമങ്ങളും (ഭേദഗതി) ബിൽ കഴിഞ്ഞ പാർലമെന്റ് സമ്മേളനത്തിൽ പാസ്സാക്കിയിരുന്നു. യു.പി.ഐ. സേവനങ്ങൾക്കുള്ള പണമിടപാടിന്റെ പേരിലുള്ള ഈ വല ഭാവിയിൽ എല്ലായിടത്തേക്കും വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതരത്തിലുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ പാർലമെന്റ് പാസ്സാക്കിയ നികുതിയും അനുബന്ധ നിയമങ്ങളും (ഭേദഗതി) ബില്ലിൽ അടങ്ങിയിട്ടുണ്ടെന്ന് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും.

ഇന്ത്യ-യു.എസ്. വ്യാപാര ചർച്ചകളുടെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള ഒത്തുതീർപ്പ് ചർച്ചകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് പ്രസ്തുത ബിൽ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. ഇവിടെ ഒരു രാജ്യവുമായുള്ള സൗഹൃദം പുലർത്തുന്നതിലല്ല മറിച്ച്, സ്വന്തം ദേശീയ താൽപര്യങ്ങൾക്ക് വിരുദ്ധമായിട്ടുള്ള സാഹചര്യങ്ങളും അമേരിക്കയുടെ മുന്നിൽ മുട്ടിലിഴയുന്ന കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ നയവുമാണ് ചോദ്യം ചെയ്യേണ്ടത്. മുമ്പ് അമേരിക്കയുമായുള്ള വ്യാപാര കരാർപ്രകാരം ഇന്ത്യ റഷ്യയിൽനിന്നുള്ള എണ്ണ വാങ്ങുന്നത് അവസാനിപ്പിക്കുകയും പകരം അമേരിക്ക, വെനിസ്വേല എന്നീ രാജ്യങ്ങളിൽനിന്നും എണ്ണ വാങ്ങി ഇറക്കുമതി വർധിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യണമെന്ന യു.എസ്. പ്രസിഡന്റ്

ഡോണാൾഡ് ട്രംപിന്റെ പ്രഖ്യാപനം, ഇന്ത്യൻ താൽപര്യങ്ങളെ സാമ്രാജ്യത്വ അജണ്ടയ്ക്ക് മുന്നിൽ നരേന്ദ്ര മോദി സർക്കാർ നിർലജ്ജം പണയം വച്ചതിന്റെ തെളിവായിരുന്നല്ലോ? അമേരിക്കയുമായി കൂടുതൽ അടുപ്പം സ്ഥാപിക്കാനുള്ള കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഈ താൽപര്യം ദേശീയ ക്ഷേമത്തേക്കാൾ കോർപ്പറേറ്റ് താൽപര്യങ്ങൾക്കാണ് മുൻഗണന നൽകുന്നതെന്ന് ബോധ്യപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്നവിധത്തിൽ മാറിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. യു.പി.ഐ.-യുടെ മറ്റൊരു നിർണ്ണായക വശം അതിന്റെ വിപണി ഘടനയാണ്. 2026 ആഗസ്റ്റിലെ കണക്കുകൾപ്രകാരം ഗൂഗിളിന്റെ ഗൂഗിൾ പേ (Google Pay)-യും വാൾമാർട്ടിന്റെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ഫോൺ പേ (PhonePe)-യും ചേർന്നാണ് ഇന്ത്യയിലെ യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകളുടെ ഏകദേശം 80 ശതമാനവും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. ഇന്ത്യയുടെ പൊതു ഡിജിറ്റൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യത്തിനുമേൽ സ്വകാര്യ പ്ലാറ്റ്ഫോമുകൾ രൂപീകരിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ഈ വിപണി കേന്ദ്രീകരണം വളരെ ഗൗരവമായി പരിശോധിക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്. ഇത്തരം സാഹചര്യത്തിൽ പൊതു ഡിജിറ്റൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യത്തിന്റെ പരിപാലനച്ചെലവ് വ്യാപാരികളിൽനിന്ന്

ഈടാക്കുന്നതിനുമുമ്പ് വിപണിയിൽ നിർണ്ണായക സ്വാധീനം നേടിയിരിക്കുന്ന സ്വകാര്യ ഇടനിലക്കാരുടെ ഉത്തരവാദിത്വവും നിയന്ത്രണ സംവിധാനങ്ങളും സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായ നയരൂപീകരണമാണ് ഇപ്പോൾ ആവശ്യം. പൊതുതാൽപര്യം, ഡിജിറ്റൽ പരമാധികാരം, ആഭ്യന്തര സാങ്കേതികശേഷി, സാമൂഹ്യനീതി എന്നിവയ്ക്ക് പ്രാധാന്യം നൽകുന്നതിനുപകരം ആഗോള കോർപ്പറേറ്റ് താൽപര്യങ്ങൾക്കനുസൃതമായി രാജ്യത്തിന്റെ ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റ് നയത്തെ പുനഃക്രമീകരിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. യു.പി.ഐ.-യുടെ ഭാവി, എത്ര രൂപ എം.ഡി.ആർ. ഈടാക്കാമെന്നതിലുപരി ആരുടെ നിയന്ത്രണത്തിലായിരിക്കണമെന്നും അതിന്റെ സാമ്പത്തിക മൂല്യം എങ്ങോട്ടൊഴുകുമെന്നും പൊതുനിക്ഷേപത്തിന്റെ നേട്ടമെന്ന നിലയിൽ പൊതുസമൂഹത്തിന് എത്രമാത്രം തിരിച്ചുകിട്ടുമെന്നും ആഗോള കോർപ്പറേറ്റ് താൽപര്യങ്ങൾക്ക് മുമ്പിൽ ഇന്ത്യയുടെ ഡിജിറ്റൽ നയത്തിന് എത്രമാത്രം സ്വാതന്ത്ര്യം ഉണ്ടാകുമെന്നതിലുമാണ് യഥാർഥ പ്രശ്നം നിലകൊള്ളുന്നത്. ജനങ്ങളുടെ സാമ്പത്തിക ജീവിതത്തെ ലളിതമാക്കാൻ സൃഷ്ടിച്ച ഈ ഡിജിറ്റൽ

പൊതുസൗകര്യം വിപണിയുടെ വരുമാന യന്ത്രമായി മാറുന്ന നിമിഷം പ്രസ്തുത വികസനത്തിന്റെ അർഥംതന്നെ പുനർനിർവചിക്കപ്പെടുന്നു. യു.പി.ഐ.-യുടെ പേരിൽ പടുത്തുയർത്തിയത് ഒരു സാങ്കേതിക സംവിധാനമെന്നതിനേക്കാൾ കോടിക്കണക്കിന് ജനങ്ങളുടെ സാമ്പത്തിക ജീവിതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിൽക്കുന്ന പൊതു ഡിജിറ്റൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യമാണ്. അതിനെ സ്വകാര്യ ലാഭത്തിന്റെ പുതിയ ഉറവിടമാക്കി മാറ്റാനുള്ള ഓരോ നീക്കവും അതുകൊണ്ടുതന്നെ സാമ്പത്തിക നയത്തിന്റെ പ്രശ്നമെന്നതിലുപരി പൊതുസമ്പത്തിന്റെ ഉടമസ്ഥതയുടെയും ജനങ്ങളുടെ അവകാശത്തിന്റെയും പ്രശ്നമായി കാണണം.

ഞാൻ ദീർഘിപ്പിക്കുകയല്ല, അങ്ങ് നോക്കുന്ന സമയത്തിനുള്ളിൽതന്നെ അവസാനിപ്പിക്കുന്നതാണ്. ഇന്ന് നമ്മുടെ നാട്ടിൽ എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളും ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റ് സംവിധാനങ്ങളിലൂടെ മാറിക്കഴിഞ്ഞു. ഗൂഗിൾ പേ (Google Pay), പേയ്ടിഎം (Paytm) തുടങ്ങിയ എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളും നാട്ടിലെ ഓട്ടോറിക്ഷക്കാർ, കരിക്കുകച്ചവടക്കാർ, ചെറുകിട വ്യാപാരികൾ തുടങ്ങിയവരുൾപ്പെടെ ഈ രാജ്യത്തിന്റെ എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളും നമ്മുടെ

രാജ്യത്തെ ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റിന്റെ ഒരു പ്രത്യേക ഘട്ടത്തിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്നുനിർത്തി. അതിന് പണം ഈടാക്കി സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് വിടുപണി ചെയ്യുന്ന അപകടകരമായിട്ടുള്ള ഒരു രാഷ്ട്രീയമാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഒത്താശയോടുകൂടി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ജനങ്ങൾക്ക് അത്രയേറെ പ്രയാസമുള്ള ഒരു പ്രശ്നമാണിത്. അങ്ങ് അത്ഭുതപ്പെടുന്നുണ്ടാകില്ല. ഇത്രയേറെ ആളുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന ഒരു സംവിധാനത്തിന് ഫീസ് ഏർപ്പെടുത്താൻ എങ്ങനെ തീരുമാനിച്ചു? കാരണം, ജനങ്ങളുടെ വോട്ട് കിട്ടിയില്ലെങ്കിലും അധികാരം എങ്ങനെ പിടിച്ചുനിർത്താമെന്നുള്ളത് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് നന്നായി അറിയാമെന്ന് ഇപ്പോൾ ഡൽഹിയിൽ ഉയർന്നിരിക്കുന്ന സമരം മുതൽ ഇലക്ട്രോണിക് വോട്ടിങ് മെഷിനിലെ കൃത്രിമത്വത്തെവരെ ബോധ്യപ്പെടുത്തിയതുകൊണ്ട്, ജനാധിപത്യത്തിൽ ഒന്നിനെയും പേടിക്കാനില്ലാത്ത ഒരു സർക്കാർ തങ്ങൾക്കിഷ്ടമുള്ള നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്ന ഒരു സ്ഥിതിയാണ് കാണാനുള്ളത്. കേരളത്തിലെ വ്യാപാരികളും വിവിധ മേഖലകളിലെ ജനങ്ങളും സമരത്തിലാണ്. ഇപ്പോൾ തൽക്കാലം നീട്ടിവച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് ചിലർ

പറയുന്നു; എന്നാൽ ഒരു നീട്ടിവയ്ക്കലുമില്ല. ദീപാവലിക്കുശേഷമായിരിക്കും ഇത് നടപ്പാക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നതെന്ന് എൻ.പി.സി.ഐ. (National Payment Corporation of India) വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഒക്ടോബർ 15-ന് (ഇന്ന്) ആരംഭിക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചത് നീട്ടിവച്ചുവെന്നുള്ളത് നാട്ടിലെ സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ കണ്ണിൽ പൊടിയിടാനുള്ള മാർഗം മാത്രമായിട്ടുമാത്രമേ കാണാനാകുകയുള്ളൂ. ഇത് വളരെ ഗൗരവമായിട്ടുള്ള പ്രശ്നമായി ഈ ഉപക്ഷേപത്തിലൂടെയും ചർച്ചയിലൂടെയും ഈ സഭ പരിഗണിക്കണം. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ കോടിക്കണക്കിന് ജനങ്ങളെ ബാധിക്കുന്ന; സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങളെ കള്ളപ്പണത്തിന്റെ പേരു പറഞ്ഞ് നോട്ട് നിരോധിച്ചവർ; ഇനി ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റിലൂടെയാണ് ഇന്ത്യ മുന്നോട്ടുപോകുന്നതെന്ന് പറഞ്ഞവർ, നോട്ട് ഉപയോഗിക്കാൻ ആളുകളെ വീണ്ടും പ്രേരിപ്പിക്കുന്ന വിധത്തിൽ ഡിജിറ്റൽ പണമിടപാടുകൾക്ക് തുക ഈടാക്കുന്ന ഈ നടപടി കേന്ദ്ര സർക്കാർ പിൻവലിക്കണമെന്നത് ഈ നിയമസഭ പ്രമേയത്തിലൂടെ പാസ്സാക്കണമെന്ന് അങ്ങയോട് അഭ്യർഥിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ഉപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ആര്യാടൻ ഷൗക്കത്ത്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം അവതരിപ്പിച്ച ഈ ഉപക്ഷേപം വാസ്തവത്തിൽ അതിഗൗരവത്തോടുകൂടി ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടേണ്ടതാണ്. യഥാർഥത്തിൽ, 2007-ലെ പേയ്മെന്റ് & സെറ്റിൽമെന്റ് സിസ്റ്റംസ് ആക്ടിലെ സെക്ഷൻ 10(എ) വകുപ്പിൽ ഇതുസംബന്ധിച്ച് വളരെ വ്യക്തമായി പറയുന്നുണ്ട്;

"[10-A. Bank, etc., not to impose charge for using electronic modes of payment.--Notwithstanding anything contained in this Act, no bank or system provider shall impose, whether directly or indirectly, any charge upon a person making or receiving a payment by using the electronic modes of payment prescribed under Section 269-SU of the Income Tax Act, 1961 (43 of 1961).]"

അതിന് വിരുദ്ധമായാണ് ഇന്ന് സർചാർജ് പോലെ ഇത് ചുമത്തിയിട്ടുള്ളത്. വാസ്തവത്തിൽ, വ്യാപാരികൾക്ക് ചുമത്തുന്നതാണെങ്കിലും പരോക്ഷമായി സാധനം വാങ്ങുന്ന ഉപഭോക്താവിനെയാണ് ഇക്കാര്യം ബാധിക്കുന്നത്. ഇത് ശ്രുക്ഷമായ വിലക്കയറ്റത്തിന് പ്രധാന

കാരണമായിത്തീരുന്നു. മാത്രമല്ല, മെർച്ചന്റ് ഡിസ്കൗണ്ട് റേറ്റ് (Merchant Discount Rate-MDR) എന്നാണ് ഇതിനെ പറയുന്നത്. വാസ്തവത്തിൽ, മെർച്ചന്റ് ഡിസ്കൗണ്ട് റേറ്റ് എന്നല്ല, എം.എസ്.ആർ. (Merchant Surcharge Rate) എന്നാണ് ഇതിനെ വിളിക്കേണ്ടതെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. ആർക്കാണ് ഇതിൽ നേട്ടം ഉണ്ടാകുന്നത്; കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് ഇതിൽ നേട്ടമുണ്ടോ? എൻ.പി.സി.ഐ.-യ്ക്ക് പോലും ഒരു ചെറിയ ശതമാനം മാത്രമാണ് ലഭിക്കുന്നത്. ലോകത്താകെയുള്ള ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റുകളിൽ 49 ശതമാനവും നടക്കുന്നത് ഇന്ത്യയിൽനിന്നാണ്. ഇവിടെ നടക്കുന്ന ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റുകളിൽ 84 ശതമാനവും അമേരിക്കൻ കമ്പനികൾക്ക് വേണ്ടിയാണെന്നതാണ് യാഥാർഥ്യം. അതിൽ 49 ശതമാനം ഫോൺപേ ആണ്. ഫോൺപേ ആരുടേതാണ്; അമേരിക്കൻ കമ്പനിയായ വാൾമാർട്ടിന്റെതാണ്. 33 ശതമാനം Gpay (ഗൂഗിൾ പേ) ആണ്. Gpay ആരുടേതാണ്; അമേരിക്കൻ കമ്പനിയുടെതാണ്. മാത്രമല്ല Paytm (പേയ്ടിഎം) ആരുടേതാണ്; ചൈനീസ് കമ്പനിയായ അലിബാബയുടെ കമ്പനിയാണ് Paytm. വളരെ കൃത്യമായി പറഞ്ഞാൽ, ഇത്തരത്തിലുള്ള

സാഹചര്യം ഡിജിറ്റൽ ഇടപാടുകൾ കുറയ്ക്കുന്നതിലേയ്ക്കും വിപണിയിലെ കച്ചവടക്കാരെ ബിൽ ഇല്ലാതെ വീണ്ടും കള്ളപ്പണ ഇടപാടുകളിലേയ്ക്ക് വഴിമാറുന്ന അവസ്ഥയിലേയ്ക്കും നയിക്കും. ഇക്കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. നമ്മളോട് ബില്ല് വേണമോ വേണ്ടയോ എന്ന് ചോദിക്കുന്ന രീതിയിലേക്ക് മാറും. ഇതിലൂടെ കള്ള പണത്തിന്റെ തോത് കൂടുമെന്നതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ഇനി മുതൽ എല്ലാ പേയ്മെന്റുകളും ഡിജിറ്റലാണെന്നാണ് നോട്ട് നിരോധന സമയത്ത് പ്രധാനമന്ത്രി പ്രഖ്യാപിച്ചത്. നമ്മളെല്ലാവരും ഡിജിറ്റലിലേക്ക് മാറി. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഓട്ടോറിക്ഷത്തൊഴിലാളികളും മുറുക്കാൻ കടക്കാരും തുടങ്ങി എല്ലാ സാധാരണക്കാരും ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റിലേക്ക് മാറി. പക്ഷെ ഇതിനിടയ്ക്ക് ഇത്തരമൊരു കൃത്യമായ അജണ്ട ഉണ്ടാകുമെന്ന് നമ്മളാരും കരുതിയിരുന്നില്ല. വളരെ വ്യക്തമായി പറഞ്ഞാൽ ഇന്ത്യയിൽ ഒരു ദിവസം ഏകദേശം 97,913 കോടി രൂപയുടെ ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റുകളാണ് നടക്കുന്നത്. അതായത്, ഒരു മാസം ഏകദേശം 29 ലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ പേയ്മെന്റുകളാണ് നടക്കുന്നത്. ഇതിൽ 2000 രൂപയ്ക്ക് മുകളിലുള്ള

ഇടപാടുകൾ മാത്രം പരിശോധിച്ചാൽ, വെറും 0.4% കമ്മീഷൻ നിരക്കിൽ പോലും കൃത്യം 12,000 കോടി രൂപയാണ് ഓരോ മാസവും അമേരിക്കൻ കമ്പനികളുടെ കൈകളിലേയ്ക്ക് എത്തുന്നത്. ഈ വലിയ തുക വിദേശത്തേയ്ക്ക് ചോർന്നുപോകുന്നത് തടയാൻ ലക്ഷ്യമിട്ടുള്ള പുതിയൊരു നിയമമാണ് ഇന്ന് ഈ രാജ്യത്ത് കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്.

ഇന്ത്യയിലെ വാർഷിക ബജറ്റ് സംബന്ധിച്ച് നമുക്കറിയാം. ഒരു വർഷം 1,69,000 ലക്ഷം കോടി രൂപാണ് നമ്മുടെ റവന്യൂ. പക്ഷെ, എത്രമാത്രം വലിയ തുകയാണ് ഇന്ത്യയിൽനിന്നും അമേരിക്കൻ കമ്പനികൾ പുതിയ നിയമനിർമ്മാണത്തിലൂടെ അടിച്ചുമാറ്റുന്നതെന്ന് കൃത്യമായി പരിശോധിച്ചാൽ നമുക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കും. അതുകൊണ്ടുതന്നെ, ഈ നിയമം രാജ്യത്തെ മാത്രമല്ല, സാധാരണക്കാരെയും ഏറ്റവും കൂടുതൽ ബാധിക്കും. വലിയ വിലക്കയറ്റം ഉണ്ടാകാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. മാത്രമല്ല, ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റ് സിസ്റ്റത്തെ തകരാറിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്ന പണമിടപാട് നടക്കാനുള്ള സാധ്യത വർധിച്ചുവരുന്ന ഒരു ഘട്ടംകൂടിയാണിത്, പ്രത്യേകിച്ചും കേരളത്തിൽ. നമ്മുടെ ടൂറിസം രംഗത്ത് വലിയ പ്രാധാന്യമുള്ള ടാക്സി-

ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളികൾ, റസ്റ്റോറന്റുകൾ, ഹോട്ടലുകൾ എന്നിവയെ എല്ലാം കൃത്യമായി ബാധിക്കുന്ന ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം കേരളത്തിലുണ്ടാകും. അതുകൊണ്ട് നിയമസഭ നിർബന്ധമായും ഈ ഉപക്ഷേപം പാസ്സാക്കി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ നടപടിയെ വിമർശിക്കുക മാത്രമല്ല, തിരുത്തുവാൻ വേണ്ട സംവിധാനങ്ങൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നുകൂടി ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. വി. കെ. സനോജ്: സർ, ഞാൻ ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. നേരത്തെ സഭയിൽ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ അമേരിക്ക ഉൾപ്പെടെയുള്ള വൻകിട രാജ്യങ്ങളിലെ കോർപ്പറേറ്റ് കമ്പനികൾക്ക് നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ ഒറ്റികൊടുക്കുന്ന നിയമമായിട്ടാണ് ഈ നിയമം പ്രാവർത്തികമാകുക എന്നുള്ളത് നമുക്ക് അറിയാവുന്നതാണ്. ഇത്തരം മേഖലയിൽ ഇടപെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കമ്പനികൾ ഏത് രാജ്യത്തുള്ളതാണെന്നും ആരാണിതിന്റെ ഉടമസ്ഥരെന്നുമുള്ളത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. ഇത്തരം ഇടപാടുകൾക്കുള്ള ഏറ്റവും കൂടുതൽ കമ്പനികളിൽ ഒന്ന് ഫോൺപേ (PhonePe) ആണ്. ആഗോള ഭീമനായിട്ടുള്ള

വാൾമാർട്ടിന്റേതാണ് PhonePe. ഗൂഗിൾപേ Alphabet-ന്റേതാണ്. ഇങ്ങനെ ലോകത്തിലെ വൻകിട കോർപ്പറേറ്റുകൾക്ക് നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ സാധാരണക്കാരന്റെ കാശ് കൊള്ളയടിക്കാൻ/പോക്കറ്റടിക്കാൻ അവസരം ഒരുക്കിക്കൊടുത്തിട്ടുള്ള ഒരു നിയമത്തെ ശക്തമായി എതിർത്ത് പരാജയപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്.

വളരെ ലളിതമായി ചില കാര്യങ്ങൾ ഇവിടെ പറയുകയാണ്. വളരെ ചെറിയ ശതമാനം ആളുകളെ മാത്രമേ ഇത് ബാധിക്കുകയുള്ളൂവെന്നാണ് അവർ പറയുന്നത്. രണ്ടായിരം രൂപയ്ക്കുമുകളിലുള്ള വാണിജ്യ ഇടപാടുകൾ മൊത്തം യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകളുടെ വെറും 4 ശതമാനം മാത്രമേ വരുന്നുള്ളൂവെന്നും അതുകൊണ്ട് അത്ര സീരിയസായി ബാധിക്കില്ലെന്നുമാണ് അവർ പറയുന്നത്. എന്നാൽ ഈ 4 ശതമാനത്തിന്റെ മൂല്യം വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. കഴിഞ്ഞ ഒരു വർഷത്തെ മൂല്യം മാത്രം നോക്കിയാൽ 2025-2026-ൽ മാത്രം ആകെ യു.പി.ഐ. പേയ്മെന്റിന്റെ 67 ശതമാനം വരുന്ന 207 ലക്ഷം കോടി രൂപയാണ് ഈ ഇനത്തിൽ വന്നിട്ടുള്ളത്. ഒരു വർഷം മാത്രം എത്ര ലക്ഷം കോടി രൂപയാണ് ഈ നിലയിൽ

പോകുന്നതെന്ന് മനസ്സിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇതിന്റെ 0.4 ശതമാനമെന്ന് പറഞ്ഞാൽ അത് നമുക്ക് അംഗീകരിക്കാൻ സാധിക്കാത്ത വലിയൊരു തുകയാണ്. യഥാർഥത്തിൽ 'ഡിജിറ്റൽ ഇന്ത്യ' എന്ന് കൊട്ടിഘോഷിച്ച് വലിയ തോതിൽ പ്രചരണം നടത്തിയ ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ് ആളുകളെ പറ്റിക്കുകയാണ്. നമുക്ക് ചില സൗജന്യങ്ങൾ ആദ്യം അനുവദിച്ചുതരും. ആ സൗജന്യത്തിൽ കുറെ ആളുകൾ ആകൃഷ്ടരാകും. ആദ്യം നമുക്ക് സൗജന്യമായി തന്ന 'ജിയോ സിം'-ന് നല്ല രീതിയിൽ നെറ്റ്‌വർക്ക് സ്പീഡ് ഉണ്ടായിരുന്നുവെന്ന കാര്യം നമുക്കെല്ലാം ഓർമ്മയുണ്ട്. അതിന്റെ പരസ്യത്തിൽ പ്രധാനമന്ത്രി ഉൾപ്പെടെയുള്ള ആളുകൾ അഭിനയിച്ചുവെന്നതും കാണാൻ കഴിയും. പക്ഷെ ഒരു ഘട്ടം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ, അതിന്റെ സ്പീഡ് കുറയുകയും പണം ഏർപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. അതിന്റെ എല്ലാം അവസ്ഥ നമ്മൾ കണ്ടതാണ്. ഇങ്ങനെ സാധാരണക്കാരെ പറ്റിക്കാൻവേണ്ടി പലതരത്തിലും സർക്കാർ സംവിധാനംതന്നെ കൂട്ടുനിൽക്കുന്നുവെന്നത് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും.

മാത്രമല്ല, ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റൊരു കാര്യം സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത് ധനകാര്യ സ്റ്റാൻഡിങ് കമ്മിറ്റിയുടെ നിലപാടുകൾ സംബന്ധിച്ചാണ്. ധനകാര്യ സ്റ്റാൻഡിങ് കമ്മിറ്റി സമർപ്പിച്ച 44-ാം റിപ്പോർട്ടിലാണ് പ്രസ്തുത ചാർജ് ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്തിരുന്നത്. യഥാർഥത്തിൽ പ്രതികരിക്കേണ്ട ഉത്തരവാദിത്വമുള്ള പ്രതിപക്ഷം ആ റിപ്പോർട്ടിനെതിരെ സമിതിയിൽ പ്രതികരിച്ചിട്ടില്ലെന്ന വാർത്തയുമുണ്ടായിരുന്നു. സർവശ്രീ. പി. ചിദംബരം, മനീഷ് തിവാരി, ഗൗരവ് ഗൊഗോയ്, കിഷോരി ലാൽ, കെ. ഗോപിനാഥ്, കേരളത്തിൽ നിന്നുള്ള എം.പി.-യായ എൻ. കെ. പ്രേമചന്ദ്രൻ എന്നിവർ ആ റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിച്ച സമിതി യോഗത്തിൽ പങ്കെടുത്തിരുന്നു. ഈ എം.പി.-മാർ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എതിർപ്പ് രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, വിയോജനക്കുറിപ്പും നൽകിയിട്ടില്ലെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഈ കൊള്ളയ്ക്ക് അക്ഷരാർഥത്തിൽ കൂട്ടുനിൽക്കുന്ന സമീപനമാണ് പ്രതിപക്ഷത്തുള്ള എം.പി.-മാർ സ്വീകരിച്ചതെന്നതിന്റെ ശക്തമായിട്ടുള്ള പ്രതിഷേധം രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഈ സന്ദർഭം

ഉപയോഗിക്കുകയാണ്. സ്വന്തം ജനതയെ പിഴിഞ്ഞ് വിദേശ കമ്പനികളുടെ ലാഭമുണ്ടാക്കുന്ന ഈ നയം നമ്മുടെ സാമ്പത്തിക ഉത്തരവാദിത്വത്തിന്മേലുള്ള കടന്നുകയറ്റമാണ്. സാങ്കേതികവിദ്യ വഴി ജനങ്ങളെ സേവിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. ആ സാങ്കേതിക വിദ്യയിലുള്ള കുത്തകാവകാശം ഉപയോഗപ്പെടുത്തി ജനങ്ങളെ വിദേശ കമ്പനികൾക്ക് ഒറ്റികൊടുക്കുന്ന, കൊള്ളയടിക്കാൻ ഇട്ടുകൊടുക്കുന്ന സമീപനം ശരിയല്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ ശക്തമായി പിന്തുണയ്ക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. ഫൈസൽ ബാബു</u>: സർ, ഉപക്ഷേപത്തിന്മേലുള്ള ഈ ചർച്ചയെ ഞാൻ പിന്തുണയ്ക്കുന്നു. ഗൗരവതരമായ ഒരു പ്രതിസന്ധിയാണ് ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ മുമ്പിലുള്ളത്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് സഭയിൽ നമ്മൾ ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ ഇന്നത്തെ ദിവസം തെരുവിൽ, വളരെ യാദൃച്ഛികമെന്നോണം കേരളത്തിലെ വ്യാപാരി വ്യവസായികൾ സംഘടിതമായി ഇതിനെതിരെ വലിയ പ്രതിരോധം തീർക്കുന്നുണ്ട്. ഈ ചർച്ച കേരളത്തിലെ വ്യാപാരി വ്യവസായികൾക്കുള്ള നിയമസഭയുടെ ഐക്യപെടലാകട്ടെയെന്ന് ഞാൻ ആമുഖമായി ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

യൂണിഫൈഡ് പേയ്മെന്റ് ഇന്റർഫേസ് (UPI) ലോകത്തിലെതന്നെ അത്യപൂർവമായ ഒരു ആശയമായിരുന്നു. ഇന്ത്യയാണിത് ലോകത്തിന് പരിചയപ്പെടുത്തിയത്. എന്നുപറഞ്ഞാൽ, ഒരു സ്മാർട്ട് ഫോണും ഇന്റർനെറ്റ് കണക്ഷനും ബാങ്ക് അക്കൗണ്ടിൽ പണവും ഉണ്ടെങ്കിൽ പണം നൽകുന്ന ആളുടെ അക്കൗണ്ടിൽനിന്ന് സ്വീകർത്താവിന്റെ അക്കൗണ്ടിലേയ്ക്ക് വളരെ വേഗത്തിലും സുരക്ഷിതമായും പണം എത്തിക്കാൻ സഹായിക്കുന്ന സാങ്കേതിക-സാമ്പത്തിക സംവിധാനമാണിത്. നാഷണൽ പേയ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യ (NPCI) ആണ് ഇതിന്റെ കസ്റ്റോഡിയൻ. ഇതൊരു സാമ്പത്തിക ഇടപാടായതുകൊണ്ട് റിസർവ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യയാണ് ഇതിന്റെ മേൽനോട്ടം വഹിക്കുന്നത്. 2025-മുതൽ ഇതുവരെ 314 ലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ കൊടുക്കൽ വാങ്ങലുകൾ നടന്നുവെന്നതാണ് ഇതിന്റെ പൊട്ടൻഷ്യൽ. കണ്ണഞ്ചിപ്പിക്കുന്ന സ്വീകാര്യതയും അത്രമേൽ ജനകീയതയുമാണ് യു.പി.ഐ. കൈവരിച്ചിട്ടുള്ളത്. നിലവിൽ 55 കോടി ജനങ്ങളാണ് യു.പി.ഐ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. മാളുകളിലും പ്രൊഫഷണൽ ഔട്ട് ലെറ്റുകളിലും മാത്രമല്ല, കപ്പലണ്ടി കച്ചവടം നടത്തുന്ന

ഉത്തുവണ്ടിയിലുംവരെ ക്യൂആർ കോഡ് കാണുന്ന വിപ്ലവം ലോകത്ത് അത്യപൂർവമായൊരു പ്രതിഭാസമാണ്. ലോകത്തിലേറ്റവും വേഗമേറിയ പേയ്മെന്റ് സിസ്റ്റത്തെയാണ് ഇന്ത്യ വികസിപ്പിച്ചെടുത്തത്. വ്യക്തികൾ തമ്മിൽ മാത്രമല്ല, വാട്ടർ, ഇലക്ട്രിസിറ്റി, ഫോൺ റീചാർജിങ് എന്നിങ്ങനെ എല്ലാ പണമിടപാടും ഈ സംവിധാനത്തിലൂടെയാണ് ഇപ്പോൾ നടത്തുന്നത്. യു.പി.ഐ. നിലവിൽ വന്നതുവഴിയുണ്ടായ ഫലം എന്താണ്; കൊടുക്കൽ വാങ്ങലുകളെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുകയും വ്യാപാര മേഖല പരിപോഷിപ്പിക്കപ്പെടുകയും ഡാറ്റാ സമാഹരണം നടക്കുകയും സാമ്പത്തിക വളർച്ചയ്ക്ക് കാരണമാകുകയും ചെയ്തു. ചെറുകിട സംരംഭങ്ങളുടെപോലും ഇടപാടുകൾ നിരീക്ഷിച്ചപ്പോൾ ജാമ്യമില്ലാതെ വായ്പകൾ കൊടുക്കാൻ ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾ മുന്നോട്ടുവന്നു. മാത്രമല്ല, നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് കറൻസി അച്ചടിക്കുന്ന ചെലവുപോലും കുറഞ്ഞുവെന്നതാണ് മനസ്സിലാക്കാനുള്ളത്. ഇവിടെയാണ് പുതിയ ഒരു വഴിത്തിരിവ് വരുന്നത്. Taxation and Other Laws (Amendment) Bill, 2026 എന്ന ബില്ലിലൂടെ 'മർച്ചന്റ് ഡിസ്കൗണ്ട് റേറ്റ് ' (എം.ഡി.ആർ.) എന്നൊരു Looting option

ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ പരിചയപ്പെടുത്തുന്നത് ഇതിന് ഉദാഹരണമാണ്. എന്നാൽ, സാധാരണ ഒരു ജനാധിപത്യ രാജ്യത്ത് സുതാര്യവും ജനകീയവുമായ ചർച്ചകളെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാകണം ഒരു നിയമനിർമ്മാണം നടത്തേണ്ടത്. പക്ഷേ, പ്രസ്തുത നിയമം ഒരു സുതാര്യതയുമില്ലാതെ വളരെ ദുരൂഹമായിട്ടാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ ചർച്ച ചെയ്തതെന്നാണ് ഈ സമയത്ത് നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. പൊതുജനങ്ങളിൽ ആശങ്കയുണ്ട്. ആർക്കാണ് ഇതിന്റെ ലാഭം? വ്യാപാരികൾക്കാണോ; ഫിൻടെക് ആപ്പുകൾക്കാണോ; ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കാണോ; ടെക്കി കമ്പനികൾക്കാണോ; വ്യക്തമാക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. പക്ഷേ വ്യക്തമായ ഒരു കാര്യമുണ്ട്; ആഘാതം ആർക്കാണ് എന്നുള്ളതാണത്. ഈ നാട്ടിലെ ചെറുകിട പലചരക്ക്-പച്ചക്കറി കച്ചവടക്കാർ, ചെറുകിട ഹോട്ടലുടമകൾ, വഴിയോര കച്ചവടക്കാർ എന്നിവരെയാണ് ഇക്കാര്യം ബാധിക്കുന്നത്. അപ്പോൾ, ബി.ജെ.പി. പ്രവർത്തകരും കേന്ദ്ര സർക്കാരും ചോദിക്കുന്നത്; 'ഇത് വാണിജ്യ ഇടപാടിനല്ലേ, നിങ്ങൾക്കെന്താ നാട്ടുകാരെ പ്രശ്നം' എന്നാണ്. ബി.ജെ.പി.

എന്നുപറയുന്ന പാർട്ടി ഒരു School drop out-കളുടെ പാർട്ടിയാണ്; അപ്പോൾ അവർ ഇങ്ങനെയൊക്കെ പറയും.

ഞാനൊരു ഉദാഹരണം പറയാം; ഇപ്പോൾ കേന്ദ്ര സർക്കാർ പരിചയപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന ഈ നിയമപ്രകാരം സാധാരണ ഒരു ചെറുകിട പച്ചക്കറിക്കടയിൽനിന്ന് നാലായിരം രൂപയ്ക്ക് സാധനം വാങ്ങിയാൽ പതിനഞ്ച് രൂപ കമ്മീഷൻ കൊടുക്കണം. ഒരു ഇടപാടിനാണത്; ഒരു ദിവസം എത്ര ഇടപാടുകൾ നടക്കും? അങ്ങനെ പല ഇടപാടുകൾ നടത്തി ഒരു മാസം കഴിയുമ്പോൾ ഭീമമായൊരു തുക ഒരു ചെറുകിട പലചരക്ക്-പച്ചക്കറി കടക്കാരന്റെ ചുമലിൽ വരികയാണ്. അയാളുടെ വാടകയും മറ്റ് ചെലവുകളെല്ലാംകൂടി വഹിക്കുമ്പോൾ ഇതൊരു വലിയ ബാധ്യതയാണ്. സാമാന്യ ബോധമുള്ളവർക്ക് ചിന്തിച്ചാൽ അറിയാവുന്ന കാര്യമാണിത്. ഈ തുക വ്യാപാരികൾ സ്വന്തം പോക്കറ്റിൽനിന്ന് കൊടുക്കുമോ; ഇല്ല. അവർ ഇത് സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ ചുമലിൽ വച്ചുകെട്ടും എന്നുള്ളതാണ് ഇതിന്റെ സത്യമെന്നുപറയുന്നത്. ഇപ്പോൾ നടക്കുന്ന സാമ്പത്തിക ഇടപാടുകളുടെ മൂല്യംവച്ച് 28000 കോടി രൂപ 0.4 ശതമാനത്തിന്റെ കമ്മീഷൻവഴി

സമാഹരിക്കുന്നുണ്ട്. ഇത് ആർക്കുവേണ്ടിയാണ്; കൊട്ടിഘോഷിച്ച 'ഡിജിറ്റൽ ഇന്ത്യ' ആർക്ക് വേണ്ടിയായിരുന്നു; 'ക്യാഷ്‌ലെസ് ഇന്ത്യ' എന്നുപറയുന്ന ഈ തിരക്കഥ ആർക്ക് വേണ്ടിയായിരുന്നു; സാധാരണക്കാർക്കും ചെറുകിട കച്ചവടക്കാർക്കും വേണ്ടിയല്ല എന്നുള്ളത് കൃത്യമായി ബോധ്യം വന്നിരിക്കുന്നു. വിദേശ കമ്പനികളായ ഫോൺ പേയും ഗൂഗിൾ പേയും ഇന്ത്യയിൽനിന്ന് അടിച്ചുമാറ്റാൻ, അവർക്ക് ലൂട്ടിങ്ങിന് വഴിയൊരുക്കികൊടുക്കുകയാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് എന്ന് നമുക്ക് നിർഭാഗ്യത്തോടെ പറയേണ്ടിവരുന്നു. ഈ സമയത്ത് നമ്മൾ ഓർക്കേണ്ടത്, 2006-2007 കാലത്ത് മൻമോഹൻ ഇക്കണോമിക്സിന്റെ ഭാഗമായി ഈ രാജ്യത്ത് ഇലക്ട്രോണിക്സ് സംവിധാനത്തിലൂടെയുള്ള ഏത് പണമിടപാടിനും ഒരു രൂപയും കമ്മീഷൻ വാങ്ങരുതെന്നുള്ള കർശനമായ ഒരു നിയമം കൊണ്ടുവരാൻ അന്നൊരു കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഉണ്ടായിരുന്നുവെന്നതാണ്. എന്നാലിപ്പോൾ, ഈ പേയ്മെന്റ് നടത്താൻ പശ്ചാത്തല സൗകര്യത്തിന് ഈ കമ്പനികൾക്ക് പണം വേണ്ടേ എന്നാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ ചോദിക്കുന്നത്. നിലവിൽ പശ്ചാത്തല

സൗകര്യങ്ങൾക്കായി ഫണ്ടുണ്ട്; കൂടാതെ, പരസ്യങ്ങൾ, ബില്ല് പേയ്മെന്റുകൾ, കോർപ്പറേറ്റുകൾ നൽകുന്ന കമ്മീഷനുകൾ, ഇൻസെന്റീവുകൾ, ബിസിനസ്സ് സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് കൈമാറുന്ന വിവരങ്ങൾ എന്നിവ മുഖേന സേവനദാതാക്കൾക്ക് മികച്ച വരുമാനവും ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. പോരാത്തതിന് ഈ സേവനദാതാക്കൾ സർക്കാരിലേയ്ക്ക് നികുതിയും അടയ്ക്കുന്നുണ്ട്. പിന്നെ സത്യത്തിൽ എന്താണ് ഈ പുതിയ നിയമം; ഇതിനെക്കുറിച്ച് ഒരുപാട് വളച്ചുകെട്ടി പറയേണ്ട കാര്യമേയില്ല. പുതിയ തലമുറ പറയുന്നതുപോലെ 'വലിയ ഡെക്കറേഷനൊന്നും ഇല്ലാതെ നേരെ കാര്യം പറയാം' എന്ന്. കേന്ദ്ര സർക്കാർ നടപ്പാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന 'മർച്ചന്റ് ഡിസ്കൗണ്ട് റേറ്റ് ' എന്ന നികുതിയെക്കുറിച്ച് കൂടുതൽ വളച്ചുകെട്ടലുകൾ ആവശ്യമില്ല. ഒറ്റവാക്കിൽ നേരെചൊവ്വേ പറയുകയാണെങ്കിൽ, ഇത് അമേരിക്കൻ താൽപര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്ന അല്ലെങ്കിൽ 'ഡൊണാൾഡ് ട്രംപിനുവേണ്ടിയുള്ള ട്രംപ് ടാക്സ്' തന്നെയാണെന്ന് തുറന്ന സമ്മതിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. അമേരിക്കൻ കമ്പനികളായ മാസ്റ്റർ കാർഡ്, വിസാ ഡെബിറ്റ്/ക്രഡിറ്റ് കാർഡ് എന്നിവ മുഖേന ട്രാൻസാക്ഷൻ

നടത്തിയാൽ നമ്മൾ കമ്മീഷൻ നൽകേണ്ടിവരും. പക്ഷേ ഇന്ത്യയുടെ സ്വന്തമായ യു.പി.ഐ./Rupay വഴിയുള്ള ഇടപാടുകൾ സമ്പൂർണ്ണമായും സൗജന്യമാണ്. മറ്റൊരു കണക്ക്, നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ 80 ശതമാനവും ഇടപാടുകൾ ഇപ്പോൾ അമേരിക്ക നിയന്ത്രിക്കുന്ന അവരുടെ കമ്പനികളായ Gpay, PhonePe എന്നീ കമ്പനികൾക്കാണ്. അപ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും ഇവയുടെയെല്ലാം വരുമാനം പോകുന്നത് അമേരിക്കയിലേക്കാണ്. ഇവിടെ രാഷ്ട്രീയമായ ആരോപണം ആണോ ഉന്നയിക്കുന്നത്? കഴിഞ്ഞ ആഗസ്റ്റിൽ ഇന്ത്യ-യു.എസ്. ട്രേഡ് കരാർ നടക്കുന്ന സമയത്ത്, 'നമ്മൾ തമ്മിലുള്ള വിദേശ വ്യാപാരത്തിന് ഒരു തടസ്സമുണ്ട്' എന്നാണ് ഇന്ത്യയുടെ പ്രതിനിധിയായ മന്ത്രിയോട് അമേരിക്കൻ പ്രതിനിധി പറഞ്ഞത്. എന്താണ് ആ തടസ്സം; ഇന്ത്യയുടെ ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റ് പോളിസിയാണ് ആ തടസ്സം. അമേരിക്കയും ഇന്ത്യയും തമ്മിലുള്ള വ്യാപാര കരാറുകളിൽ ഇപ്പോൾ വില്ലനായി നിൽക്കുന്നത് ഇന്ത്യയുടെ ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റ് പോളിസിയാണ്. ഉടനെ ബി.ജെ.പി.-യുടെ മന്ത്രി വിനീതവിധേയനായി, 'ഞങ്ങൾ എന്തുചെയ്യണം

സർ' എന്നുചോദിച്ചു. ഒരുവട്ടവും ആലോചിക്കാതെ 'വിദേശ വ്യാപാരത്തിന് തടസ്സം നിൽക്കുന്ന ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റ് പോളിസി നിങ്ങൾ തിരുത്തണം' എന്നുപറഞ്ഞപ്പോൾ അപ്പോൾത്തന്നെ ആ നയത്തെ ഒപ്പിട്ടുകൊടുക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. വി. മുരളീധരൻ എന്നെ നോക്കുന്നുണ്ട്; എന്നാലും ഞങ്ങൾക്കിത് പറഞ്ഞേ പറ്റുകയുള്ളൂ. ഭരണപരമായ സൗകര്യങ്ങൾ എന്നൊക്കെപറഞ്ഞ് ഇതിനെ എങ്ങനെ ലഘൂകരിക്കാൻ സാധിക്കും; ഭരണവും നിയമവും സംവിധാനങ്ങളുമെല്ലാം ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാണ്. ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ചിന്തിക്കുന്ന ഒരു സർക്കാരിന് ഇങ്ങനെ ചിന്തിക്കാൻ പറ്റില്ല. അമേരിക്കയ്ക്കുവേണ്ടി കേന്ദ്രഭരണകൂടം "ഓർഡർ, ഓർഡർ" എന്നുപറഞ്ഞ് അവർ പാസ്സാക്കിയ നിയമമാണ് ഈ പുതിയ നിയമം എന്ന് നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കണം. എന്നുപറഞ്ഞാൽ, ഈ രാജ്യത്തിലെ ചെറുകിട കച്ചവടക്കാരനെ പിഴിഞ്ഞ് ഗൂഗിളിന്റെ ഫിൻടെക് പ്ലാറ്റ്ഫോമായ GPay-ക്കുവേണ്ടി പണം കൊടുക്കുന്ന ഏജൻസിയായി അമേരിക്ക മാറുകയാണ്. ഉന്തുവണ്ടിക്കാരനെ പോക്കറ്റടിച്ച് വാൾമാർട്ടിന്റെ PhonePe-ക്ക് പിരിവ്

നടത്തുന്ന ഏജൻസിയായി കേന്ദ്ര സർക്കാർ മാറിയിരിക്കുന്നു എന്നല്ലേ നമുക്കിതിൽനിന്ന് മനസ്സിലാക്കേണ്ടത്.

ഈ രാജ്യം ഒരു സാമ്പത്തിക കോളനിവൽക്കരണത്തിലേക്ക് പോകുകയാണ്. ഇതൊക്കെ പറയുമ്പോൾ 'ഞങ്ങളോടുള്ള രാഷ്ട്രീയ വിരോധം കൊണ്ടല്ലേ ഇങ്ങനെ സംസാരിക്കുന്നത്' എന്നുചോദിക്കുന്ന അംഗങ്ങൾ ഈ സഭയിലുണ്ട്. പക്ഷേ ഈ രാജ്യം വിശ്വസിക്കില്ല. കാരണം, ഇന്ത്യ നടത്തുന്ന യുദ്ധങ്ങൾപോലും അവസാനിപ്പിച്ചുവെന്ന് രാവിലെ ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിയോട് പറയുമ്പോൾ അദ്ദേഹം പറയുന്നത്; 'ഏയ് അവസാനിപ്പിച്ചിട്ടില്ലല്ലോ, ഞാനാണല്ലോ ഇന്ത്യയുടെ പ്രധാനമന്ത്രി ഞാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടില്ലല്ലോ' എന്നാണ്. 'അല്ല സർ, ട്രമ്പിന്റെ X-ൽ (Twitter) അദ്ദേഹം യുദ്ധം അവസാനിപ്പിച്ചതായി പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്നു.' എന്നുപറയുമ്പോൾ ഈ രാജ്യത്തിന്റെ യുദ്ധം അവസാനിപ്പിക്കാനുള്ള തീരുമാനംപോലും വൈറ്റ് ഹൗസ് എടുക്കുന്ന തരത്തിലേക്ക് ഈ രാജ്യത്തെ ഒറ്റികൊടുക്കുന്ന രീതിയിൽ ഇവിടത്തെ കേന്ദ്ര ഭരണകൂടം പ്രവൃത്തിക്കുന്നുവെന്നുള്ളതാണ് മനസ്സിലാക്കാനുള്ളത്. അങ്ങനെ

'ക്യാഷ്‌ലെസ് ഇന്ത്യ' ആയി, രാജ്യത്ത് നോട്ട് നിരോധനം നടത്തി 'ഡിജിറ്റൽ ഇന്ത്യ' എന്നുപറഞ്ഞ് കൊട്ടിഘോഷിച്ചാണ് ഈ സംവിധാനം നിങ്ങൾ കൊണ്ടുവന്നത്. ഇപ്പോൾ ശ്രീ. ഗ്യാനേഷ് കുമാർ എന്താണ് ചെയ്തത്; ഒരു ആപ്പ് വഴി രാജ്യത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ വോട്ടുകൾ വെട്ടിമാറ്റുകയാണ് ചെയ്തത്. അതുപോലെ, ഈ സംവിധാനങ്ങൾ ആർക്കുവേണ്ടിയാണ്; ഫിൻടെക് കമ്പനികൾ എന്നുപറയുന്ന ആപ്പുകൾക്കുവേണ്ടിയാണ്. അങ്ങനെ, അമേരിക്കയുടെ ആപ്പും ഇന്ത്യയുടെ തിരഞ്ഞെടുപ്പ് കമ്മീഷന്റെ ആപ്പുമായി 140 കോടി ജനങ്ങൾക്ക് ആപ്പ് സൃഷ്ടിക്കുന്നവിധത്തിൽ ഈ രാജ്യത്തൊരു ഭരണകൂടമുണ്ടാകുമ്പോൾ അവർ ജനാധിപത്യത്തെ പുനർനിർവചിക്കുന്നു. ഇന്ത്യക്കാരുടെ വോട്ട് വാങ്ങി അമേരിക്കൻ താൽപര്യത്തിനുവേണ്ടി നിങ്ങൾ കുനിഞ്ഞുനിൽക്കാൻ പറയുമ്പോൾ മുട്ടിൽ ഇഴയാൻ തയ്യാറുള്ള ഒരു ഭരണകൂടമാണ് ഞങ്ങൾ എന്നുപറയുന്ന നാണംകെട്ട ബി.ജെ.പി.-യുടെ ഭരണകൂടത്തെ പൊളിക്കാൻ രാജ്യത്തിലെ വ്യവസ്ഥാപിത പാർട്ടികളും രാഹുൽ ഗാന്ധിയും മാത്രമല്ല പാറ്റകളും (Cockroach Janta Party) കൂടെയുണ്ട് എന്നതാണ് നമുക്കിവിടെ

ബോധ്യമാകുന്നത്. എനിക്ക് പ്രതിപക്ഷ അംഗങ്ങളോട് പറയാനുള്ളത്; ഏത് വിഷയത്തിനും നമുക്ക് തർക്കിക്കാം, പക്ഷേ സംഘ്പരിവാറിനെതിരെ വിരൽ ചൂണ്ടുന്ന സമയത്ത് നമുക്കിടയിലുള്ള ഐക്യത്തിന്റെ കപ്പലിൽ ഓട്ടതുളയ്ക്കുന്ന രീതിയിൽ നിങ്ങളുടെ സംഭാഷണങ്ങൾ ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ല. ആർ.എസ്.എസ്.-നെതിരെ കേരളം ഒന്നിച്ചുനിൽക്കുന്നു എന്ന ധാരണ ഈ സഭയിലുണ്ടാകണം. ബാക്കി തർക്കങ്ങളൊക്കെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലെ അതതിന്റെ സന്ദർഭത്തിൽ ചർച്ച ചെയ്യാം. ആർ.എസ്.എസ്. എന്നുപറഞ്ഞാൽ യു.ഡി.എഫ്., എൽ.ഡി.എഫ്. എന്നില്ലാതെ കേരളം ഒറ്റക്കെട്ടാണെന്ന സ്പിരിറ്റിൽ നമ്മൾ എഴുന്നേറ്റുനിൽക്കണം. ആ രീതിയിൽ നിങ്ങളുടെ സംഭാഷണങ്ങളും ഉണ്ടാകണമെന്ന് പ്രതിപക്ഷ ഡെസ്കിലെ പ്രിയപ്പെട്ട സുഹൃത്തുക്കളോട് അപേക്ഷിച്ചുകൊണ്ട്, ഈ ഉപക്ഷേപ ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്തതിൽ സന്തോഷം രേഖപ്പെടുത്തി ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. അജയപ്രസാദ്: സർ, ശ്രീ. കെ. രാജൻ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ പൂർണ്ണമായും പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങൾക്ക് രൂപം നൽകാനും അവ സമർഥമായ ചാരിതാർഥ്യത്തോടെ നടപ്പിലാക്കുന്ന ഒരു സർക്കാരാണ് യു.പി.എ.-യുടെ സർക്കാർ എന്നുള്ള തിരിച്ചറിവ് ഇന്ന് രാജ്യം മനസ്സിലാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം നിരന്തരം രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളെ വഞ്ചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ് എന്നുള്ളത് ഈ കാലയളവിൽ ബോധ്യപ്പെട്ടതാണ്. രാജ്യത്തെ കോർപ്പറേറ്റുകൾ വിദേശ ബാങ്കുകളിൽ നിക്ഷേപിച്ചിരിക്കുന്ന കോടികണക്കിന് രൂപ തിരികെ കൊണ്ടുവരുമെന്നും അവരെ നിയന്ത്രിക്കാൻ, പിടിച്ചുകെട്ടാൻ കോൺഗ്രസ്സിനു കഴിയില്ല എന്ന അവകാശവാദം രാജ്യത്തോട് ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ട് അധികാരത്തിൽ വന്നവരാണ് ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ. അധികാരത്തിലെത്തിയ നാളുമുതൽ രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളെ എങ്ങനെ വഞ്ചിക്കാനും കബളിപ്പിക്കാനും കഴിയും എന്നുള്ള നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടാണ് 2014-നു ശേഷം രാജ്യത്ത് ഭരണം നടത്തികൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. രാജ്യത്തെ കോർപ്പറേറ്റ് മുതലാളിമാർ,

കോടികണക്കിന് രൂപ വിദേശ രാജ്യങ്ങളിൽ നിക്ഷേപിച്ചിരിക്കുന്ന പണം രാജ്യത്തേക്ക് കൊണ്ടുവന്ന് ഈ രാജ്യത്തെ പാവപ്പെട്ട കോടാനുകോടി വരുന്ന ജനങ്ങളുടെ അക്കൗണ്ടുകളിലേക്ക് പതിനഞ്ച് ലക്ഷം രൂപവീതം ഇടാനുള്ള സമ്പത്തുണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞു അധികാരത്തിൽ വന്നവരാണ് അവർ. അവർ അധികാരത്തിൽ വന്നപ്പോൾ പറഞ്ഞത് എന്താണ്? എല്ലാവരും അക്കൗണ്ട് എടുക്കണമെന്ന ആഹ്വാനം കേട്ട് രാജ്യത്തെ പാവപ്പെട്ടവരായ ആളുകൾ എല്ലാവരും പതിനഞ്ച് ലക്ഷം രൂപ തങ്ങളുടെ അക്കൗണ്ടുകളിലേക്ക് വരുമെന്നുള്ള പ്രതീക്ഷയോടെ വർഷങ്ങളോളം കാത്തിരുന്നു. ഒരാളുടെയും അക്കൗണ്ടിൽ ഒരു രൂപപോലും എത്തിയില്ല. രാജ്യത്തെ രണ്ട് കോടി ചെറുപ്പക്കാർക്ക് തൊഴിൽ നല്കുമെന്നുപറഞ്ഞു അധികാരത്തിൽവന്നു. ഒരാൾക്കും തൊഴിൽ നൽകിയതായി നമുക്കാർക്കുമറിയില്ല. രാജ്യത്തെ വിദ്യാർഥികൾ അടുത്തിടെ നടത്തിയ സമരത്തെ സംബന്ധിച്ച് നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കിയതാണ്, ആ സമരത്തിനുമുമ്പിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ മുട്ടുമടക്കിയെന്നുള്ള യാഥാർഥ്യവും നമ്മൾ തിരിച്ചറിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എൻ.ഡി.എ. സർക്കാരിന് പ്രിയപ്പെട്ടവരും വേണ്ടപ്പെട്ടവരും വൻകിട

കോർപ്പറേറ്റുകളാണെന്നുള്ളത് കഴിഞ്ഞ കാലം തെളിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ കോർപ്പറേറ്റുകൾ രാജ്യത്ത് വരുത്തിയിട്ടുള്ള കോടിക്കണക്കിന് രൂപയുടെ സാമ്പത്തിക കടം എഴുതിത്തള്ളുന്നതിന് വളരെ താല്പര്യപൂർവമായ സമീപനം സ്വീകരിച്ച ഗവൺമെന്റാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ്. യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് കമ്മീഷൻ ചാർജ് ഏർപ്പെടുത്താനുള്ള നിലവിലെ കേന്ദ്ര തീരുമാനം സാർവത്രികമായ ജനദ്രോഹ നടപടികളിലൊന്നാണ്. അതിനെ ശക്തമായി എതിർക്കേണ്ടത് ഈ നാടിന്റെ ആവശ്യമാണ്. കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ ഡിജിറ്റൽ ബാങ്ക് ഇടപാടുകളെ പ്രോത്സാഹിപ്പിച്ച സർക്കാരാണ്, പക്ഷേ ആ ഡിജിറ്റൽ ഇടപാടുകളെ പ്രോത്സാഹിപ്പിച്ചതിന്റെ ചതിക്കുഴി രാജ്യം നേരിടാൻ പോകുകയാണ്. കേന്ദ്ര തീരുമാനം നടപ്പിലാക്കിയാൽ അത് വ്യാപകമായി വ്യാപാരി സമൂഹത്തിന് മാത്രമല്ല, രാജ്യത്തെ ഉപഭോക്താക്കളായ സാധാരണ ജനങ്ങൾക്കും വലിയ തിരിച്ചടിയാകുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ യാതൊരു തർക്കവുമില്ല. നമുക്കറിയാം, ഇന്ന് മുതലാണ് ഇത് നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചത്. എന്നാൽ അത് താല്ക്കാലികമായി മാറ്റി വച്ചിരിക്കുകയാണ്, എന്തുകൊണ്ട്? വരുന്ന ദീപാവലി

കാലത്ത് ധാരാളം ബിസിനസ്സുകൾ നടക്കുമ്പോൾ അതിന്റെ കൊള്ള തിരിച്ചറിയുമെന്നുള്ളതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് മാറ്റിവച്ചിരിക്കുന്നത് എന്നുള്ളതും കേരളം തിരിച്ചറിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഈ ഫീസ് ചുമത്തുമ്പോൾ വ്യാപകമായുണ്ടാകുന്ന സാമ്പത്തിക ബാധ്യത വളരെ വലുതാണ്. വ്യാപാരികളെയും സാധാരണക്കാരായ മനുഷ്യരെയും വല്ലാതെ ബുദ്ധിമുട്ടിക്കുന്ന നിലയിലാണ് യു.പി.ഐ. ഫീസിന്റെ ഘടന ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. യു.പി.ഐ. സംവിധാനങ്ങളില്ലുള്ള ഇന്ത്യയുടെ സാമ്പത്തിക ഉപരോധം അമേരിക്കയുടെ വിസ, മാസ്റ്റർ കാർഡുകൾ എന്നിവ ഉപയോഗത്തിൽ വരുമ്പോൾ അവർക്കുണ്ടാകുന്ന സാമ്പത്തിക കുറവിനെ പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കേന്ദ്രം അവരെ സപ്പോർട്ട് ചെയ്യുന്ന എന്നുള്ളതാണ് ഇതിൽ നിന്നും നാം മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അതിനാൽ ഇന്ത്യയിലെ യു.പി.ഐ. സംവിധാനത്തിനെതിരെ അതേ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിച്ചപ്പോൾ അമേരിക്ക അതിനെ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളതെന്നും ഈ രാജ്യം തിരിച്ചറിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഒരു കാര്യം കൂടി സൂചിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പാർലമെന്ററി

സ്റ്റാന്റിങ് കമ്മിറ്റി യോഗത്തിൽ കോൺഗ്രസ്സിന്റെ ആറ് എം.പി-മാരും കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള കോൺഗ്രസ്സിതരനായ ഒരു എം.പി-യും ഒരക്ഷരവും മിണ്ടിയില്ലയെന്നുള്ളത് ഈ ബിൽ പാസ്സാക്കുന്ന ഘട്ടത്തിൽ പ്രത്യേകം മനസ്സിലാക്കേണ്ടതാണ്. അമേരിക്കൻ കമ്പനികൾക്ക് ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നതിനായി യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് ഫീസ് ഏർപ്പെടുത്തുകയെന്ന വഞ്ചന നടപ്പിലാക്കുവാൻ തന്നെയാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഈ ഫീസ് ഏർപ്പെടുത്തുമ്പോൾ ഒരു പ്രതിരോധമെന്ന നിലയിൽ കറൻസി നോട്ടുകളിലേക്ക് വീണ്ടും പേകേണ്ടതായി വരും. ഈ കറൻസി നോട്ടുകൾ ആവശ്യത്തിന് അച്ചടിക്കുന്നില്ലയെന്നുള്ളതും രാജ്യം മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഈ പ്രമേയത്തെ പൂർണ്ണമായും ഞാൻ പിന്തുണയ്ക്കുന്നു.

ശ്രീ. അപൂ ജോൺ ജോസഫ്: സർ, എക്കാലവും സാധാരണക്കാരുടെ പക്ഷത്ത് നിലകൊള്ളുന്ന കേരള കോൺഗ്രസ്സ് പാർട്ടിയുടെ പ്രതിനിധി എന്ന നിലയിൽ ഞാൻ ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ സർവാത്മന പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. ചർച്ചയ്ക്ക് നോട്ടീസ് നല്കിയ ബഹുമാനപ്പട്ട അംഗം ശ്രീ. കെ. രാജനെ

പ്രത്യേകം അനുമോദിക്കുന്നു. ഈ ഒക്ടോബർ 15-നു തന്നെ ഇതിന്മേൽ ചർച്ച അനുവദിച്ച ബഹുമാനപ്പട്ട ചെയറിനെയും അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ഡോ. മൻമോഹൻ സിംഗ് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ 1991-ൽ തുടക്കം കുറിച്ചതും അദ്ദേഹം പത്ത് വർഷം പ്രധാന മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ ലോക ശ്രദ്ധ മുഴുവൻ പിടിച്ചുപറ്റുംവിധം ഗതിവേഗം പടരുന്നതുമായ നമ്മുടെ സാമ്പത്തിക പരിഷ്കാരങ്ങളെ താളം തെറ്റിക്കുന്ന നടപടികളാണ് 2014 മുതൽ എൻ.ഡി.എ. സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കിവരുന്നത്. നേരം ഇരുട്ടി വെളുത്തപ്പോൾ ദരിദ്രനാരായണൻമാരായ കോടികണക്കിന് സാധാരണക്കാരെ വെയിലത്തും മഴയത്തുമായി ബാങ്കുകളുടെ മുന്നിൽ ക്യൂ നിർത്തിയ 2016-ലെ നോട്ടു നിരോധനത്തിൽ തുടങ്ങി.... കള്ളപ്പണത്തിന് മൂക്ക് കയറിടുക, തീവ്രവാദത്തിനുള്ള ഫണ്ടിങ് അവസാനിപ്പിക്കുക എന്നാണ് അന്ന് പറഞ്ഞത്. എന്നാൽ ഇന്ന് തിരിഞ്ഞുനോക്കുമ്പോൾ സർക്കാർ ഉദ്യോഗസ്ഥർ മാത്രമല്ല ബഹുമാനപ്പട്ട ഹൈക്കോടതി ജഡ്ജിമാരുടെ വീട്ടിൽ നിന്നുപോലും കള്ളപ്പണം കണ്ടെത്തുകയാണ്. 2019-ലെ പുൽവാമ ഭീകരാക്രമണവും പഹൽഗാം ആക്രമണവും ചെങ്കോട്ട ബോംബ്

സ്ഥോടനവുമൊക്കെ നോട്ട് നിരോധനത്തിനുശേഷം വന്ന സംഭവങ്ങളാണ്. പ്രഖ്യാപിത ലക്ഷ്യങ്ങളൊന്നും നേടാനാകാതെ അകാലചരമമടഞ്ഞ അധര വ്യായാമമായി മാറി ഈ നോട്ടുനിരോധനം. സ്വന്തം ആക്കൗണ്ടിലെ പണം എ.റ്റി.എം-ലൂടെ പിൻവലിക്കുന്നതിന് ചാർജ് ഏർപ്പെടുത്തിയതായിരുന്നു ഇവർ കൊണ്ടുവന്ന മറ്റൊരു സമ്മാനം. ഇങ്ങനെ അനന്തമായി നീളുന്ന പട്ടികയിലെ അടുത്ത ഇനമാണ് എം.ഡി.ആർ. ഇന്ത്യക്കാരുടെ അക്കൗണ്ടിൽ പതിനഞ്ച് ലക്ഷം രൂപ നിക്ഷേപിക്കുമെന്ന് വാഗ്ദാനം ചെയ്തവർ, ഇന്ന് പാവങ്ങളുടെ പോക്കറ്റിലുള്ള പണംപോലും അടിച്ചുകൊണ്ടുപോകാനുള്ള പരിപാടിയാണ് മെർച്ചന്റ് ഡിസ്കൗണ്ട് റേറ്റ് (എം.ഡി.ആർ.) എന്ന ഓമനപ്പേരിൽ നടപ്പാക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഫൈസൽ ബാബു പറഞ്ഞതുപോലെ ഇതിനെ 'ട്രംപ് ടാക്സ്' എന്നല്ല 'ട്രംപ്-മോദി മൈ ഫ്രണ്ട് ടാക്സ്' എന്നാണ് നാമകരണം ചെയ്യേണ്ടത്. എം.ഡി.ആർ-ന്റെ കടന്നുവരവ് ആർക്കാണ് ഗുണം ചെയ്യുന്നതെന്ന് നമ്മൾ പരിശോധിക്കണം. ഇന്ന് ബാങ്കുകളുടെ ആകെ വാർഷിക ലാഭം ഏകദേശം 4.1 ലക്ഷം കോടി രൂപയാണ്. പ്രതിമാസം ശരാശരി 1500 കോടി

രൂപയാണ് എം.ഡി.ആർ. വഴി ലഭിക്കുന്നത്. ഇതിൽ 70 ശതമാനമായ 1200 കോടിരൂപ ബാങ്കുകളിലേക്കും ബാക്കി 300 കോടിരൂപ ഫോൺപേ, ഗൂഗിൾപേ തുടങ്ങിയ പേയ്മെന്റ് ആപ്പുകളിലേക്കുമാണ് എത്തുന്നത്. യു.പി.ഐ. സൗജന്യ ഡിജിറ്റൽ സംവിധാനം നിലവിൽ വന്നതോടെ വിസ, മാസ്റ്റർ കാർഡ് പോലെയുള്ള അമേരിക്കൻ കമ്പനികൾക്ക് ഭീമമായ സാമ്പത്തിക നഷ്ടമാണുണ്ടായത്. തീർച്ചയായും ഇതിന് പിന്നിൽ അമേരിക്കൻ ഗൂഢാലോചനയുണ്ട് എന്നതന്നെ നമുക്ക് വിശ്വസിക്കാം. അതുപോലെ തന്നെ ചെറുകിട കച്ചവടക്കാരെ ഒഴിവാക്കിയെന്ന് പറയുമ്പോൾ, അവർക്കൊരു ബിസിനസ്സ് എക്സ്പാൻഷൻ നിരുത്സാഹപ്പെടുത്തുന്ന രീതിയിലായിരിക്കും. അവർക്ക് സാമ്പത്തിക പുരോഗതി വന്നാൽ, അവരുടെ വ്യാപ്തി വർധിച്ചാൽ അവരും എം.ഡി.ആർ-ന്റെ പരിധിയിൽ വരുന്നു. നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ മുഴുവൻ ബാധിക്കുന്ന ഈ നാട്ടിലെ സാധാരണക്കാരുടെ ജീവിതങ്ങളിൽ വിലക്കയറ്റമെന്ന വലിയ ഭീഷണി അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്ന ഈ നയത്തെ പൂർണ്ണമായും എതിർക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ: സർ, രണ്ട് ഉപക്ഷേപങ്ങൾ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചു. ഈ രണ്ട് ഉപക്ഷേപങ്ങളിലും ബി.ജെ.പി. അംഗങ്ങൾക്ക് സംസാരിക്കാൻ ഒരു മിനിറ്റ് സമയം മാത്രമാണ് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഒരംഗം മാത്രമുള്ള കക്ഷിക്ക് രണ്ട് മിനിറ്റും മൂന്ന് അംഗങ്ങളുള്ള കക്ഷിക്ക് നാലു മിനിറ്റും അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ കണക്ക് തിരിച്ചുതന്നെ പറയാം. നിങ്ങൾ നരേന്ദ്രമോദി ഗവൺമെന്റിനെ വിമർശിക്കുമ്പോഴെല്ലാം ഞങ്ങൾക്ക് മറുപടി പറയാനുള്ള സമയം അനുവദിക്കണമെന്ന് പലതവണ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട്, തർക്കിച്ച് എന്റെ ഒരു മിനിറ്റ് കളയാമെന്നൊന്നും വിചാരിക്കണ്ട. ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപത്തിൽ അമേരിക്കൻ താല്പര്യവും സി.പി.ഐ.-യുടെ താല്പര്യവും പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് തൽക്കാലത്തേക്ക് മരവിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട് (പേപ്പർ ഉയർത്തി കാണിച്ചു). അതൊരു വലിയ കാര്യമാണ്. 2017-2018-ൽ രാജ്യസഭയിൽ കേന്ദ്ര ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. പി. ചിദംബരം പറഞ്ഞൊരു വാചകമുണ്ട്. ബജറ്റ് ചർച്ചയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദി ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞപ്പോൾ അന്ന് ധനകാര്യ

വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. പി. ചിദംബരം സഭയിൽ ചോദിച്ചത്, പാവപ്പെട്ട പച്ചക്കറിക്കാരുടെ കടയിൽ നിന്നും കിഴങ്ങും തക്കാളിയും വാങ്ങി 7.50 രൂപ കൊടുത്താൽ അവർക്ക് ക്രെഡിറ്റ് കാർഡില്ല, പി.ഒ.എസ്. മെഷിനില്ല, ഇന്റർനെറ്റ് സംവിധാനമില്ല, വൈഫൈയില്ല, ബാങ്ക് അക്കൗണ്ടില്ല, ഇതൊന്നുമില്ലാതെ ഈ സംവിധാനം എങ്ങനെ സാധ്യമാകും എന്നാണ്. ശ്രീ. ഫൈസൽ അടക്കമുള്ളവർ ഇവിടെ പറഞ്ഞു, ലോകത്തിന് മാതൃകയാകുന്ന രീതിയിൽ ഇന്ന് യു.പി.ഐ. സംവിധാനമുണ്ട്. നിങ്ങൾ അതിന്റെ കണക്കൊക്കെ ഇവിടെ പറഞ്ഞു, എത്ര കോടി രൂപയുടെ ഏർപ്പാടാണ് ഇവിടെ നടക്കുന്നതെന്ന്. ഒരു കാര്യം കൂടി, ഇന്ന് മോദി ജി ഈ രാജ്യത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ഒരു ക്ഷേമപദ്ധതി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് നടപ്പിലാക്കാനുള്ള ആർജവവുമുണ്ട്. അത് ആരുടെയും ഭീഷണിക്ക് മുന്നിൽ വഴങ്ങികൊടുക്കുന്നതല്ല.

<u>ചെയർപേഴ്സൺ</u>: അങ്ങ് പ്രസംഗം ചുരുക്കണം. (ബഹളം...)

<u>ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ</u>: സർ, നമ്മൾ ആലോചിക്കേണ്ടത്, ഫ്രാൻസിന്റെ പ്രസിഡന്റ് ഇമ്മാനുവേൽ മാക്രോൺ യു.പി.ഐ.

ഇടപാടിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞൊരു വാചകമുണ്ട്. ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും അധികം ജനസംഖ്യയുള്ള രാജ്യമായ ഇന്ത്യയിൽ ജനങ്ങളുടെ ഉപകാരത്തിനായി എത്ര സമർഥമായാണ് ഈ സംവിധാനം നടപ്പിലാക്കിയത്. അതിനെ പ്രശംസിച്ചുകൊണ്ട് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു.

<u>ചെയർപേഴ്സൺ</u>: പ്ലീസ്... പ്ലീസ്...

<u>ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ</u>: സർ, യു.പി.ഐ. കേവലമൊരു സാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ കഥയല്ല. അതൊരു നാഗരികതയുടെ കഥകൂടിയാണ്.

<u>ചെയർപേഴ്സൺ</u>: ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം, പ്രസംഗത്തിനുള്ള സമയം കഴിഞ്ഞു.

<u>ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ</u>: സർ, ഇതിനപ്പുറം ഒരു പ്രശംസ യു.പി.ഐ. ഇടപാടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഈ രാജ്യത്തിനുണ്ടാവോ. എന്ത് പറഞ്ഞാലും, സി.പി.ഐ.-കാർ പല കാര്യങ്ങളും വന്നപ്പോൾ....

<u>ചെയർപേഴ്സൺ</u>: ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പ്രസംഗം അവസാനിപ്പിക്കണം.

<u>ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ</u>: സർ, പി.എം. ശ്രീ പദ്ധതി വന്നപ്പോൾ, അന്ന് മന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി ഒപ്പുവച്ചപ്പോൾ അമേരിക്കൻ

താല്പര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായാണ് അതിൽ ഒപ്പിട്ടതെന്നാണ് സി.പി.ഐ-ക്കാർ പറഞ്ഞത്.

<u>ചെയർപേഴ്സൺ</u>: ബഹുമാനപ്പട്ട അംഗം പ്രസംഗം അവസാനിപ്പിക്കണം.

<u>ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ</u>: സർ, ലോകത്തിന് മാതൃകയാകുന്ന രീതിയിൽ യു.പി.ഐ. സംവിധാനം രാജ്യത്ത് നടപ്പാക്കുമ്പോഴാണ് ഇത്തരം അസത്യങ്ങൾ പറയുന്നത്. ഇവിടെ ആരാണ് ദിവസവും 2000 രൂപയ്ക്ക് കപ്പലണ്ടി വാങ്ങി കഴിക്കുന്നത്?

ഏതു പാവപ്പെട്ടവനാണ് ദിവസവും രണ്ടായിരം രൂപയ്ക്ക് ഓട്ടോറിക്ഷയിൽ പോകുന്നത്? (.....ബഹളം.....) ഒരു സാധാരണക്കാരനെയും ബാധിക്കുന്ന രീതിയിലല്ല ഈ സംവിധാനം ഇവിടെ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ആർ.എസ്.എസ്-നെക്കുറിച്ച് ശ്രീ. ഫൈസൽ ബാബു ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. (.....ബഹളം.....)

<u>ചെയർപേഴ്സൺ</u>: പ്ലീസ്...പ്ലീസ്... അങ്ങ് അവസാനിപ്പിക്കൂ.

<u>ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ</u>: സർ, ഈ രാജ്യത്തിന്റെ ദേശീയതയ്ക്കും ഈ രാജ്യത്തിലെ സാധാരണക്കാർക്കും വേണ്ടി ആർ.എസ്.എസ്. ഒരു

അജണ്ട മുന്നോട്ടുവച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, അത് നടപ്പിലാക്കാനുള്ള ആർജവം ആ പ്രസ്ഥാനത്തിനുണ്ട്. നിങ്ങൾ രണ്ടുപേരും പറഞ്ഞു, ഒരുമിച്ചുപോകണമെന്ന്. ഇന്ന് ഒരു കോടതി വിധി കൂടി കണ്ടു. പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് നൽകിയ കേസ് തള്ളിയപ്പോഴുള്ള വിഷമം നിങ്ങൾക്ക് രണ്ടുകൂട്ടർക്കുമുണ്ട്. അതാണ് നിങ്ങൾ പറയുന്നത്, ഇത്തരം അഴിമതി കഥകളൊക്കെ ഈ സംസ്ഥാനത്ത് വരുമ്പോൾ അത് മൂടിവയ്ക്കാൻ..... (മൈക്ക് ഓഫ്)

<u>ശ്രീ. വിഷ്ണു മോഹൻ</u>: സർ, ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്.

<u>ചെയർപേഴ്സൺ</u>: ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ, അങ്ങ് ഇരിക്കണം.

<u>ശ്രീ. വിഷ്ണു മോഹൻ</u>: സർ, എന്റെ സമയം പോകുന്നു. കേരളനിയമസഭ നിയമനിർമ്മാണത്തിനുള്ള വേദി മാത്രമല്ല, ജനാധിപത്യത്തെ ധ്വംസിക്കുന്ന ബി.ജെ.പി.-യ്ക്ക് എതിരായ ഒരു സമരവേദി കൂടിയാണ് കേരളനിയമസഭ എന്ന് ബോധ്യപ്പെടുന്ന ദിനങ്ങളാണ് ഈ കടന്നുപോകുന്നത്. (.....ബഹളം....)

ചെയർപേഴ്സൺ: ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ, അങ്ങ് ദയവായി ഇരിക്കൂ.

ശ്രീ. വിഷ്ണു മോഹൻ: സർ, ചെയറിനെ അനുസരിക്കുന്നില്ല. (ബഹളം...)

ബി.ജെ.പി.-യ്ക്ക് ജനാധിപത്യം കേരളനിയമസഭയിലും ബാധകമല്ലേ?

ചെയർപേഴ്സൺ: ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ, ഇരിക്കണം.

ശ്രീ. വിഷ്ണു മോഹൻ: സർ, കേരളനിയമസഭ കേവലമായ നിയമ നിർമ്മാണങ്ങൾ പാസ്സാക്കാനുള്ളതല്ലെന്നും മറിച്ച് ജനങ്ങളുടെ ജനാധിപത്യ അവകാശങ്ങളെ ധ്വംസിപ്പിക്കുമ്പോൾ ഭരണഘടനാ മൂല്യങ്ങളെ ഉയർത്തിപ്പിടിച്ച് പോരാടാനുള്ള ഒരു വേദിയായി മാറുന്നതിൽ ഏറെ അഭിമാനമുണ്ട്. ജനാധിപത്യത്തെ ധ്വംസിച്ച് ഭരണഘടനയെ വെല്ലുവിളിക്കുന്ന നരേന്ദ്ര മോദി സർക്കാരിന്റെ ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങൾക്കെതിരെ, നിയമനിർമ്മാണങ്ങൾക്കെതിരെ പോരാടാനുള്ള ഭരണഘടനാ വേദിയെ ഫലപ്രദമായി ഉപയോഗിച്ച ഈ നിയമനിർമ്മാണ

സഭയെയും അതിലെ അംഗങ്ങളെയും ഈ നാടിനുവേണ്ടി ഇവിടെ പട പൊരുതുന്ന യുവതയ്ക്കുവേണ്ടി ഹൃദയംകൊണ്ട് അഭിവാദ്യം ചെയ്യാൻ ഈ അവസരത്തെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുകയാണ്. 2020 മുതൽ സൗജന്യമായിരുന്ന ഒരു സംവിധാനത്തെ 0.04 ശതമാനം നികുതി ചുമത്തിക്കൊണ്ട് പുതിയ സംവിധാനങ്ങളിലൂടെ ഈ രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളെ കൊള്ളയടിക്കാൻ നരേന്ദ്ര മോദി സർക്കാർ 2026 ആഗസ്റ്റ് മാസത്തിൽ പാർലമെന്റിൽ ഒരു നിയമനിർമ്മാണം പാസാക്കി. ഇതൊരു നികുതി ചുമത്തലാണ്. നാം സാധനങ്ങൾ വാങ്ങുമ്പോൾ നികുതി കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ, സാധനങ്ങൾ വാങ്ങുന്നതിന് നികുതി കൊടുക്കുന്ന നമ്മളിൽനിന്ന് ആ സാധനങ്ങൾ വാങ്ങുന്ന പണം കൈമാറ്റം ചെയ്യുന്നതിനുകൂടി നികുതി ചുമത്തുന്ന പുതിയ നികുതിച്ചങ്കമാണ് ഈ നിയമംവഴി നരേന്ദ്ര മോദി സർക്കാർ രാജ്യത്ത് നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിച്ചത്. ഇന്ന് രണ്ടായിരം രൂപയ്ക്ക് മുകളിലുള്ള ഇടപാടുകൾക്ക് 0.04 ശതമാനമെന്ന നികുതിയും, പരമാവധി മൂന്നൂറ് രൂപയാണ് ഈടാക്കുന്നതെന്നുമാണ് പറയുന്നത്. ഈ നിയമത്തിലെ ഇപ്പോഴത്തെ വ്യവസ്ഥയിതാണെങ്കിൽ ഈ നിയമം തുടർന്നുപോകുമ്പോൾ,

ഈ നിയമം നിലനിൽക്കുമ്പോൾ എത്ര തുക വേണമെങ്കിലും പരിധിയില്ലാതെ വർധിപ്പിക്കാനുള്ള അധികാരമാണ് ലഭിക്കുന്നത്. എനിക്ക് കൂടുതൽ സമയം അനുവദിക്കണം. എന്റെ കൂടുതൽ സമയവും അവിടെ കവർന്നെടുത്തു. എന്തായിരുന്നു നരേന്ദ്ര മോദി സർക്കാർ പറഞ്ഞിരുന്നത്, തേങ്ങാപ്പൂളുവച്ച് എലിയെ എലിക്കെണിയിലേക്ക് ക്ഷണിക്കുന്നതുപോലെ രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളെ ഡിജിറ്റൽ ഇക്കോണമിയിലേക്കും ക്യാഷ്‌ലെസ്സ് ഇക്കോണമിയിലേക്കും ക്ഷണിച്ചുകൊണ്ടുപോയിട്ട് ഇപ്പോൾ നികുതി കൊടുക്കുകയാണ്, നികുതി കൊടുക്കാൻ പറയുകയാണ്. അതാണോ ഈ രാജ്യത്തിന്റെ ജനാധിപത്യപരമായ നീതി. ആരുടെ കൈയിൽനിന്നാണ് ഇവർ നികുതി വാങ്ങുന്നത്? വ്യാപാരികളിൽനിന്ന്. ആരാണ് രാജ്യത്തെ വ്യാപാരികൾ? ജി.എസ്.ടി.-യിലൂടെ പ്രതിവർഷം പത്ത് ശതമാനം മുതൽ പതിനഞ്ച് ശതമാനം വരെ സർക്കാരിലേയ്ക്ക് വരുമാനം വർധിപ്പിക്കുന്ന 2024-2025-ൽ മാത്രം 22.80 ലക്ഷം കോടി രൂപ സർക്കാരിന്, tax collector-മാരാണ് ഈ രാജ്യത്തെ ചെറുകിട വ്യാപാരികൾ. അവരെ കൊള്ളയടിക്കാൻ

ഇങ്ങനെ ഉനിഞ്ഞ് നിയമം നിർമ്മിക്കുകയാണ്. യുദ്ധം, ധനകമ്മി, വിലക്കയറ്റം, സാമ്പത്തിക തകർച്ച എന്നിവമൂലം രാജ്യത്തെ വ്യാപാരികൾ കച്ചവടം ഉപേക്ഷിക്കുമ്പോൾ മറ്റ് രാജ്യങ്ങൾ സാമ്പത്തിക ഉത്തേജക പാക്കേജുകൾ പ്രഖ്യാപിക്കുമ്പോഴാണ് ഇവിടെ സാമ്പത്തിക ചൂഷണത്തിന് വഴിയൊരുക്കുന്നത്. ഒരു കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. കുറഞ്ഞ സമയമേ ലഭിച്ചുള്ളുയെന്ന് ബി.ജെ.പി.-യുടെ കക്ഷി നേതാവിന് വലിയ പരാതിയായിരുന്നു. ആ കക്ഷി നേതാവ് പേടിക്കണ്ട, പാർലമെന്റിൽ ബി.ജെ.പി. പറഞ്ഞ പല വാദഗതികളും ബി.ജെ.പി.-യുടെ കക്ഷി നേതാക്കൾ അല്ലാത്തവർകൂടി ഇവിടെ പരാമർശിക്കപ്പെടുന്നുണ്ട്. എന്തായിരുന്നു പരാമർശം? ഇന്ത്യൻ പാർലമെന്റിൽ ധനകാര്യ സ്റ്റാൻഡിങ് കമ്മിറ്റികളിൽ കോൺഗ്രസിന്റെ എം.പി.-മാർ പ്രതിഷേധമുന്നയിച്ചില്ല എന്നായിരുന്നു.

<u>ചെയർപേഴ്സൺ</u>: യെസ്... യെസ്... ചുരുക്കണം.

<u>ശ്രീ. വിഷ്ണു മോഹൻ</u>: സർ, അവസാനിപ്പിക്കാം. എന്നാണ് പാർലമെന്റിൽ ഈ നിയമം പാസാക്കിയത്? 2026 ആഗസ്റ്റ് മാസം

ഇന്ത്യൻ പാർലമെന്റിൽ ഈ നിയമം നരേന്ദ്ര മോദി സർക്കാർ പിൻവാതിലിലൂടെ കൊണ്ടുവരുമ്പോൾ, ഇന്ത്യൻ പാർലമെന്റിൽ ജനാധിപത്യപരമായ പോരാട്ടത്തിന് ഇടതുപക്ഷമടക്കം നടുത്തളത്തിലിറങ്ങി പോരാടുന്ന സമയത്ത്, ഒരു ചർച്ചപോലുമില്ലാതെയാണ് ആ നിയമം പാസാക്കിയത്. ആ നിയമത്തിൽ കോൺഗ്രസിന്റെ എം.പി.-മാർ, കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള ശ്രീ. എൻ. കെ. പ്രേമചന്ദ്രൻ, എം.പി.-യടക്കം മിണ്ടിയില്ലെന്നു പറയുന്നത് എന്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് പറഞ്ഞത് ബി.ജെ.പി.-യുടെ കക്ഷി നേതാവിന് ഒരുപാട് വേദന വേണ്ട. നിങ്ങൾ അങ്ങ് ഡൽഹിയിൽ ഇതിനെ ന്യായീകരിക്കാൻ പറഞ്ഞ ന്യായങ്ങൾ ഇപ്പുറത്ത് പ്രതിപക്ഷത്തുനിന്ന് ചിലരെങ്കിലും സംസാരിക്കുന്നുണ്ട്.

<u>ചെയർപേഴ്സൺ</u>: ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചുരുക്കണം.

<u>ശ്രീ. വിഷ്ണു മോഹൻ</u>: സർ, ഞാൻ ചുരുക്കുകയാണ്. ഈ ന്യായങ്ങൾ നിലനിർത്തികൊണ്ട് ഈ രാജ്യത്തെ കൊള്ളയടിക്കുന്ന, വ്യാപാരികളെ കൊള്ളയടിക്കുന്ന, വ്യാപാരികളിലൂടെ ജനങ്ങളെ കൊള്ളയടിക്കുന്ന ഈ

നിയമം കേന്ദ്ര സർക്കാർ പിൻവലിക്കാൻ, ഇപ്പോൾ ഇത് തൽകാലത്തേക്ക് നിർത്തിവച്ചുവെന്നാണ് ബി.ജെ.പി.-യുടെ കക്ഷി നേതാവ് പറഞ്ഞത്. വധശിക്ഷ നീട്ടിവച്ചതുകൊണ്ട് കാര്യമില്ല, വധശിക്ഷ റദ്ദാക്കുകതന്നെ ചെയ്യണമെന്ന് ഈ പ്രമേയത്തിലൂടെ ഈ നിയമസഭ മുൻപാകെ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്, ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്.

<u>ശ്രീ. പി. കെ. പ്രവീൺ</u>: സർ, യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകാർക്ക് എം.ഡി.ആർ. ഈടാക്കാനുള്ള കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ തീരുമാനം സംബന്ധിച്ച് ശ്രീ. കെ. രാജൻ, എം.എൽ.എ., അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് ഭീമൻമാരായ ഗൂഗിൾ പേ, വാൾമാർട്ട് എന്നീ അമേരിക്കൻ കമ്പനികൾക്കുവേണ്ടിയാണ് ഈ ഇടപാടുകാരിൽനിന്ന് ഫീസ് ഈടാക്കുന്നത്. യു.എസ്. കമ്പനികളുടെ ലാഭത്തിനുവേണ്ടിയാണ് ഇത് നടപ്പിലാക്കിയത്. യുണൈറ്റഡ് സ്റ്റേറ്റ്സ് ട്രേഡ് റെപ്രസെന്റേറ്റീവ് (USTR)-ന്റെ 2026-ലെ ദേശീയ വ്യാപാര ശരാശരി റിപ്പോർട്ടിൽ ഒരു പരാമർശമുണ്ടായിരുന്നു. ഈ നയത്തിലൂടെ അമേരിക്കയുടെ വിസ

കാർഡിന്റെയും മാസ്റ്റർ കാർഡിന്റെയും ഉപയോഗത്തിന് കുറവുണ്ടായി. ഈ കുറവ് അമേരിക്കയുടെ സാമ്പത്തിക വരുമാനത്തിൽ വലിയൊരു നഷ്ടം വരുത്തി. ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് ഇന്ത്യയിൽ സൗജന്യമായി നടപ്പിലാക്കിയ യു.പി.ഐ. കാർഡിനെതിരെ അത് തിരുത്തണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഭേദഗതി വരുത്താൻ അമേരിക്ക ആവശ്യപ്പെട്ടത്. ആ അമേരിക്കയുടെ നയത്തിന്റെ മുൻപിൽ മുട്ടുമടക്കുകയാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ ചെയ്തത്. ഇതിനുമുമ്പും അമേരിക്കൻ കമ്പനികളെ പ്രോൽസാഹിപ്പിക്കുന്ന രീതിയിൽ സമാനമായ നടപടി ബ്രസീലിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരുന്നു. പക്ഷേ അന്ന് ബ്രസീൽ അതിന്റെ ഉദ്ദേശ്യം മനസ്സിലാക്കി. വ്യക്തിഗത ഇടപാടുകാരെയും ബാങ്കിങ് മേഖലയെയും ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളെയും സാധാരണക്കാരെയും ബാധിക്കുമെന്ന് മനസ്സിലാക്കിയപ്പോൾ ഇതിനെതിരെ ശക്തമായി പ്രതിരോധിച്ച ചരിത്രം ബ്രസീൽ കാണിച്ചിരുന്നു. ആ തന്റേടംപോലും യു.പി.ഐ.-യുടെ കാര്യത്തിൽ നടപടിയെടുക്കാൻ കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന ഫാസിസ്റ്റ് ഭരണകൂടം കാണിക്കുന്നില്ല. ഈ പാഠം നമ്മുടെ മുന്നിൽ ഉണ്ടായിട്ടും കേരള സർക്കാർ

ഇത് പൂർണ്ണമായി മറന്നുകൊണ്ടാണ് നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ അമേരിക്കയുടെ താൽപര്യത്തിനുവേണ്ടി മുട്ടുമടക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. രണ്ടായിരം രൂപയ്ക്ക് മുകളിലുള്ള യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് 0.4% ഈടാക്കാനാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ തീരുമാനം. ഇത് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ബാധിക്കുന്നത് സാധാരണക്കാരെയാണ്. ഇത് വൈദ്യുതി മേഖലയെയും അതുപോലെ, വാട്ടർ ബില്ല്, സ്കൂൾ-കോളേജ് ഫീസുകളെയും ബാധിക്കും. ഈ നിരക്ക് ഇടപാടുകളിൽ നിന്ന് ഈടാക്കുകയില്ല എന്നുപറഞ്ഞ് കണ്ണടച്ച് ഇരുട്ടാക്കുകയാണ്. കാരണം സ്ഥാപനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അധികമായി വരുന്ന ഏത് തുകയും അവരുടെ ഇടപാടുകളിൽ നിന്ന് ഈടാക്കിയ ചരിത്രം മാത്രമേ നമ്മുടെ മുന്നിലുള്ളൂ. അത് സ്വാഭാവികമായി കമ്മീഷൻ സാധാരണക്കാരനിൽ നിന്ന് പരോക്ഷമായി ഈടാക്കും. ഇത് രാജ്യത്തിന്റെ ബഹുഭ്രരിപക്ഷത്തെയും ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നമാണ്. കേന്ദ്ര സർക്കാർ വിവിധ രീതിയിൽ വിവിധ മേഖലയിൽ നടത്തുന്ന ജനവഞ്ചനയുടെ തുടർച്ചയാണിത്. കഴിഞ്ഞ വർഷകാല സമ്മേളനത്തിലാണ് ഈ ഇടപാടുകൾക്ക് കമ്മീഷൻ ഏർപ്പെടുത്താനുള്ള

തീരുമാനവുമായി കേന്ദ്ര സർക്കാർ മുമ്പോട്ടുവന്നത്. ഇവിടെ എന്തെങ്കിലും പ്രശ്നം നടക്കുമ്പോൾ അതിന്റെ മറ പിടിച്ചുകൊണ്ട് ചർച്ച പോലുമില്ലാതെ തീരുമാനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാനുള്ള ശ്രമമാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ മുന്നോട്ടു വയ്ക്കുന്നത്. ഇന്ന് നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ സാധാരണക്കാരെ ചൂഷണം ചെയ്യാൻ അമേരിക്കയുടെ രണ്ട് കമ്പനികൾക്കാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ വഴിയൊരുക്കുന്നത്. എന്നാൽ വരുംകാലത്ത് ഇന്ത്യൻ വിപണിയിലേക്ക് വിദേശികൾക്ക് കടന്നുവരാനുള്ള വഴിയും പ്രേരണയുമാണ് ഈ നയം വഴി സാധ്യമാക്കുന്നത്. പാവപ്പെട്ട ചെറുകിട വ്യാപാരികളെയും തെരുവുകച്ചവടക്കാരെയും സാധാരണ ജനങ്ങളെയും പിഴിഞ്ഞ് ബഹുരാഷ്ട്ര കുത്തകകളുടെ കീശ വീർപ്പിക്കുന്ന ഈ സർക്കാരിന്റെ നീക്കത്തിനെതിരെ സഭ മൗനം വെടിയണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. കൗശലക്കാരുടെ കുതന്ത്രമാണ് കേന്ദ്രം കാണിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. മറ്റൊന്നുമല്ല, കറൻസിരഹിത ഇടപാടുകൾക്കുവേണ്ടി യു.പി.ഐ. സംവിധാനം ശക്തിപ്പെടുത്തുക എന്നാണ് മോദി സർക്കാർ ആദ്യം പറഞ്ഞത്, പിന്നീട് ഇതിന്റെ നീരാളി പിടിത്തത്തിൽ നിന്ന് മുക്തനാകാൻ സാധിക്കാത്ത

സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കുകയും പിന്നീട് സാവകാശം അവരെ ചൂഷണം ചെയ്യുകയുമാണ്. ഇതൊരു നിശബ്ദ കൊലയാണ്, സൈലന്റ് കില്ലിങ്. ഇപ്പോൾ 0.4 ശതമാനമാണെങ്കിലും ഈ നിരക്ക് മെല്ലെ മെല്ലെ പത്തു ശതമാനത്തിലേക്ക് ഉയർന്നാൽ അത് സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങൾ സഹിക്കേണ്ട അവസ്ഥയിലേക്കാണ് പോയികൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഈ കാട്ടുനീതിയെയാണ് ഞങ്ങൾ എല്ലാവരും എതിർക്കുന്നത്. ഇതിനെതിരെ MDR (Merchant Discount Rate) എന്ന ഓമനപ്പേരിൽ അമേരിക്കയ്ക്കും കുത്തകകൾക്കും വേണ്ടി ഇന്ത്യയിലെ സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ പേരിൽ ഒരു ബാധ്യത കൂടി അടിച്ചേൽപ്പിച്ച് ദ്രോഹിക്കുന്ന കേന്ദ്ര ഭരണത്തിന്റെ ഫാസിസ്റ്റ് നയത്തെയാണ് ഞങ്ങൾ എതിർക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഒരിക്കൽകൂടി യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് MDR ഈടാക്കാനുള്ള കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ തീരുമാനത്തെ സംബന്ധിച്ച് ശ്രീ. കെ. രാജൻ എം.എൽ.എ. അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപത്തെ ഞങ്ങൾ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്.

<u>ശ്രീ. മുഹമ്മദ് ഷിയാസ്:</u> സർ, ശ്രീ. കെ. രാജൻ എം.എൽ.എ. അവതരിപ്പിച്ച ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. ഡിജിറ്റൽ

ഇന്ത്യയുടെ പേരിൽ യഥാർഥത്തിൽ നടപ്പിലാക്കിയത് ഒരു ട്രാപ്പാണ്. ഇതൊരു ഡിജിറ്റൽ ട്രാപ്പായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. സാധാരണ സൈബർ തട്ടിപ്പുകൾ എല്ലാം നടക്കുന്ന ഒരു കാലഘട്ടം കൂടിയാണിത്. ഡിജിറ്റൽ അറസ്റ്റിനെക്കുറിച്ചൊക്കെ നമ്മൾ കാണുകയും കേൾക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ആ രീതിയിലേക്ക് രാജ്യത്തെ മുഴുപ്പട്ടിണിക്കാരായ, നിർദ്ധനരായിട്ടുള്ള ആളുകളെ ഒരു ഡിജിറ്റൽ ട്രാപ്പിൽപ്പെടുത്തിയ സർക്കാരാണ് മോദിയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഈ ഭരണകൂടം. ഒന്നാലോചിച്ചുനോക്കൂ, ക്യാഷ്‌ലെസ് എക്കണോമി, ഡിജിറ്റൽ എക്കണോമി എന്നൊക്കെ പറഞ്ഞ് മുഴുവൻ ആളുകളെയും ആ രീതിയിലേക്ക് കൊണ്ടുപോകും. കേരളം പോലെയുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനത്ത് ഏത് കുഗ്രാമത്തിൽ പോയാലും ഒരു ചായ കുടിച്ചാൽ QR കോഡ് സ്കാൻ ചെയ്ത് പണം കൊടുക്കുന്ന ആളുകളാണ് ഓരോരുത്തരും. ഓട്ടോറിക്ഷാക്കാരനാണെങ്കിലും, ആരാണെങ്കിലും. വഴിയരികിൽ പിരിവിനു നിൽക്കുന്ന ആളുകളുടെ കൈയിൽ പോലും QR കോഡുണ്ട്. ഇവിടെ കാണിച്ചാൽ മതി, നിങ്ങൾ പണം തരുന്നത് അഞ്ചോ പത്തോ രൂപയാണെങ്കിൽ QR കോഡിൽ കൊടുക്കണം എന്നുപറയും. ആ

രീതിയിലേക്ക് നമ്മുടെ നാട് മാറിയിരിക്കുകയാണ്. യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകളിൽ, ഇപ്പോൾ MDR നടപ്പിലാക്കുന്ന രീതിയിലേക്ക് മാറുമ്പോഴുള്ള ഏകദേശ കണക്ക് പറയാം; അമ്പതിനായിരം രൂപ പ്രതിവർഷം ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റിലൂടെ ചെലവാക്കുന്ന ഒരാൾ; അയാൾക്ക് 40 വയസ്സാണെന്ന് കണക്കാക്കിയാൽ, 8,000/- രൂപ കൊടുക്കേണ്ടിവരും. അത് ഒരു ലക്ഷം രൂപയാണെങ്കിൽ 16,000/- രൂപ കൊടുക്കേണ്ടിവരും. അത് അഞ്ച് ലക്ഷം രൂപയാണെങ്കിൽ 80,000/- രൂപയാകും, അത് പത്തുലക്ഷം രൂപയാണെങ്കിൽ 1,60,000/- രൂപയാകും. ഈ ഒരൊറ്റ നിയമത്തിലൂടെ, ഈ നിയമം പറയുന്നത് 0.4%, രണ്ടായിരം രൂപയ്ക്ക് മുകളിലുള്ള ഇടപാടുകൾക്കാണ്. അതിനകത്ത് വേറെ ഒരു കണക്കുകൂടി പറയുന്നുണ്ട്. അതിന്റെ സ്ലാബ് പറയുന്നുണ്ട്. 3,000/- രൂപയ്ക്ക് മുകളിലാണെങ്കിൽ 12% ആണ് MDR. അതുപോലെ 50,000/- രൂപയുടെ ഇടപാടുകൾക്ക് 200% ആണ്. 75,000/- രൂപയ്ക്ക് മുകളിലാണെങ്കിൽ അത് പരമാവധി 300% വരെ ആണ്. അപ്പോൾ, എത്ര ലക്ഷം കോടി രൂപയാണ് ഇന്ത്യയിലെ സാധാരണക്കാർ മുതലുള്ള ആളുകളുടെ കൈയിൽ നിന്ന് ഈ ഒരൊറ്റ

നിയമത്തിന്റെ പേരിൽ ഈ സർക്കാർ കൊണ്ടുപോകുന്നത്. ആർക്കുവേണ്ടിയാണെന്ന് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചല്ലോ; അമേരിക്കൻ, ചൈനീസ് കമ്പനികൾ ഉൾപ്പടെയുള്ള കമ്പനികൾക്കുവേണ്ടിയാണ്. യു.പി.ഐ. ഇടപാട് നടത്തുന്ന കമ്പനികൾക്കുവേണ്ടിയുള്ള വലിയ തട്ടിപ്പാണിത്. യഥാർഥത്തിൽ ഇതെല്ലാം നടപ്പിലാക്കേണ്ടത്; സാധാരണക്കാരന് ബാങ്കിങ് ഇടപാടുകൾ നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ ഈടാക്കുന്ന ഫീസിനേക്കാൾ വലിയ തുക ഇതിൽ നിന്നും വാങ്ങാൻ ഒരു നിയമവും രാജ്യത്ത് ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ആ നിയമമാണ് ഭേദഗതി ചെയ്ത് ഈ ഒരു രീതിയിലേക്ക് മാറുന്നത്. നാളെ പെട്രോളിന്റെയും ഡീസലിന്റെയും ഗ്യാസിന്റെയുമൊക്കെ വില വർധിക്കുന്നതുപോലെ നാളെ ഇതിന്റെ ചാർജ്ജിലും വർധനവ് ഉണ്ടാകാനുള്ള എല്ലാ സാഹചര്യങ്ങളും നാട്ടിലുണ്ട്. ദീപാവലി കഴിഞ്ഞതിനുശേഷമാണ് ഈ ചാർജ്ജ് വർധന ഇംപ്ലിമെന്റ് ചെയ്യാൻ സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. എത്ര ഗുരുതരമായ പ്രതിസന്ധിയാണ് നമ്മുടെ നാട്ടിലുള്ളത്. സാധാരണക്കാരനും പാവപ്പെട്ടവനും എല്ലാ രീതിയിലുമുള്ള സഹായങ്ങൾ എത്തിച്ചു കൊടുക്കേണ്ട ഒരു സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് സാമൂഹികനീതിയും സാമ്പത്തികനീതിയും

നടപ്പിലാക്കേണ്ട ഒരു സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള നടപടിയാണ് ഇതിലൂടെ ഇല്ലാതായി പോകുന്നത്. ആ രീതിയിലേക്ക് ഒരു ഫാസിസ്റ്റ് ഭരണക്രമം മാറുകയാണ്. ആ ഫാസിസ്റ്റ് ഭരണക്രമത്തിനെതിരായിട്ടുള്ള ഒരു വലിയ പ്രതിഷേധം, ഇതിനെതിരായിട്ടുള്ള ഒരു പ്രതിരോധമാണ് കേരളത്തിന്റെ ഈ നിയമസഭയ്ക്കകത്ത് നമ്മൾ നടപ്പിലാക്കുന്നത്. അതാണ് ബഹുമാന്യനായ ശ്രീ. കെ. രാജൻ, എം.എൽ.എ. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞില്ല, ബാക്കി സംസാരിച്ച സി.പി.ഐ.(എം)ന്റെ അംഗങ്ങൾ, ഇന്ത്യയുടെ പാർലമെന്റിനകത്ത് ശ്രീ. എൻ. കെ. പ്രേമചന്ദ്രനോടുള്ള രാഷ്ട്രീയ വിരോധം നമുക്കു മനസ്സിലാക്കാം. പക്ഷെ, ഇക്കാര്യത്തിൽ ഇന്ത്യയുടെ പാർലമെന്റിനകത്ത് ഒരു ചർച്ചയും നടന്നില്ല എന്നു മാത്രമല്ല, ഏകപക്ഷീയമായി ആ ബില്ല് അവതരിപ്പിച്ച് പാസാക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. നിങ്ങൾ സംസാരിക്കുന്നിടത്ത്, രാജ്യത്തിലെ ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയുള്ള ഈ പോരാട്ടത്തിൽ സംസാരിക്കുമ്പോഴും അസഹിഷ്ണുതയോടുകൂടിയിട്ടുള്ള സംസാരം ഈ ഫ്ലോറിൽ ചെയ്തത് ശരിയായില്ല എന്നുള്ള വിയോജിപ്പ് രേഖപ്പെടുത്താൻ ഞാൻ ഈ അവസരം

വിനിയോഗിക്കുകയാണ്. കാരണം, ധനകാര്യ സ്റ്റാൻഡിങ് കമ്മിറ്റിയിൽ, പാർലമെന്റിനകത്ത് ചർച്ച കൂടാതെ ബഹളത്തിനിടയിൽ പാസാക്കിയ ഒരു ബില്ലെന്നുള്ള രീതിയിൽ ധനകാര്യ സ്റ്റാൻഡിങ് കമ്മിറ്റിയിൽ അത് ചർച്ച ചെയ്യാൻ വച്ചിരിക്കുകയാണ്. കോൺഗ്രസിന്റെ അംഗങ്ങളും ശ്രീ. എൻ. കെ. പ്രേമചന്ദ്രനും ഉൾപ്പടെയുള്ള കമ്മിറ്റിയിൽ അത് ചർച്ച ചെയ്യും. ഇന്ത്യയുടെ പാർലമെന്റിനകത്ത് കഴിഞ്ഞ കുറെ നാളുകളായി യാതൊരു തരത്തിലുള്ള ചർച്ചകളോ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും തരത്തിലോ ഉള്ള കമ്മിറ്റികളോ പാസാക്കാത്ത ബില്ലുകൾ വരെ പാസായി പോകുന്ന ഒരു സാഹചര്യം ഞാനും നിങ്ങളും, ഒന്നോ രണ്ടോ ബില്ലാണോ; എത്ര ബില്ലാണ് പാസായി പോകുന്നത്. ആ രീതിയിലേക്ക് മാറുമ്പോൾ അത്തരത്തിലുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ രാഷ്ട്രീയ അസഹിഷ്ണത കാണിക്കാതെ സാമൂഹിക വ്യവസ്ഥിതിക്ക് അനുസൃതമായി, ഒരു കാര്യത്തിൽ തീരുമാനം എടുക്കുമ്പോൾ ആ കാര്യത്തിൽ 100% ആത്മാർഥതയോടുകൂടി തീരുമാനം എടുക്കാൻ പ്രതിപക്ഷം എന്നുള്ള നിലയിൽ നിങ്ങൾകൂടി തയ്യാറാകണം എന്നുകൂടി പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഈ ഉപക്ഷേപത്തിന് എല്ലാ പിന്തുണയും അർപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ടി. കെ. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ: സർ, ഈ ബില്ലിനെ ഞാൻ സർവാത്മനാ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട സന്ദർഭത്തിലാണ് ഇവിടെ ബിൽ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. രാജ്യത്താകമാനം യു.പി.ഐ. സംബന്ധിച്ചുള്ള വിഷയം ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സന്ദർഭത്തിലാണ് കേരളനിയമസഭ ഇങ്ങനെ ഒരു ബില്ല് അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. കെ. രാജനെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. അതുപോലെതന്നെ, ഇന്നത്തെ ദിവസം സഭയുടെ പുറത്ത് കേരളത്തിലെ വ്യാപാരി സമൂഹമാകെ ഇതിൽ പ്രതിഷേധിച്ചുകൊണ്ട് മാർച്ച് നടത്തുകയാണ്. ഈ രണ്ടു കാര്യങ്ങളും ഇന്നത്തെ ദിവസത്തിന്റെ പ്രാധാന്യമാണ്. പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ ഇന്നത്തെ ദിവസം അനുവദിച്ചതിന് അങ്ങേയ്ക്കും ഞാൻ നന്ദി രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഇവിടെ യു.പി.ഐ. എന്നുപറയുന്നത്, സാമ്രാജ്യത്വത്തിന് നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ കൊള്ള ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അവസരം ഉണ്ടാക്കി കൊടുക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞു, കഴിഞ്ഞ ഒരു മാസംകൊണ്ട് ഈ സ്ഥാപനം നടത്തിയ അവരുടെ ബിസിനസ്സ്

നോക്കിയാൽ, അവർ വലിയ തോതിലുള്ള ബിസിനസ് നടത്തിയിട്ടുള്ളതാണ്; രണ്ടു ലക്ഷത്തി എഴുപതിനായിരം കോടി രൂപയുടെ ഇടപാട് ഒരു മാസം നടക്കുന്നുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ 0.04% യു.പി.ഐ. നിരക്കിൽ സേവന നിരക്ക് ചുമത്തിയാൽ എത്ര കോടി രൂപ വേണ്ടി വരും? എന്തിനുവേണ്ടിയാണ് ഈ സമയത്ത് ഇത് കൊണ്ടുവന്നത്. ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദി നോട്ട് നിരോധിച്ച ഒരു സന്ദർഭമുണ്ടായിരുന്നു. നോട്ട് നിരോധിച്ചത് വലിയൊരു വിപ്ലവമായാണ് അദ്ദേഹം അന്ന് പറഞ്ഞത്. പക്ഷേ നമുക്കറിയാം ബി.ജെ.പി.-ക്കാർക്ക് എല്ലാ കള്ളനോട്ടും മാറുന്നതിനുള്ള അവസരം നൽകിയശേഷമാണ് ഒരു സുപ്രഭാതത്തിൽ നോട്ട് നിരോധിക്കുന്നത്. ഇത് ഡിജിറ്റൽ പേമെന്റിനെ സഹായിക്കുമെന്നാണ് അന്ന് നരേന്ദ്ര മോദി പറഞ്ഞത്. അതുപോലെ കോവിഡ് കാലമുണ്ടായിരുന്നു. കോവിഡ് കാലത്ത് എല്ലാവരും ഡിജിറ്റൽ പേമെന്റിലേക്ക് നീങ്ങി. ഈ രണ്ട് സന്ദർഭങ്ങളിലും ജനങ്ങൾ വ്യാപകമായി ഈ സേവനം ഉപയോഗിക്കാൻ തുടങ്ങി. ആ സന്ദർഭത്തിൽ 'സീറോ' ആയിരുന്നു ഇതിന്റെ നികുതി. അതായത് ഇതിനുമുകളിൽ സേവന നിരക്ക്

ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. എന്നാൽ രാജ്യത്ത് സർവവ്യാപകമായി കോടിക്കണക്കിന് ആളുകൾ ഇത് ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്ന സന്ദർഭത്തിലാണ് ഇങ്ങനെയൊരു സേവന നികുതിയുമായി ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. ഇത് എന്തുദ്ദേശ്യത്തിലാണ്? ഇപ്പോൾ ഇതുപോലെ സാമ്രാജ്യത്വത്തിനെ പ്രീതിപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി ഇവർ ഒട്ടേറെ നിയമങ്ങൾ കൊണ്ടുവരുന്നുണ്ട്. 0.4 ശതമാനം ചുമത്തിക്കഴിഞ്ഞാൽ എത്ര കോടി രൂപ വരും? ഇത് ബി.ജെ.പി.-യുടെ ഫണ്ടിലേക്ക് പണം സ്വരൂപിക്കാനുള്ള മാർഗമാണോയെന്ന് ഞാൻ സംശയിക്കുന്നു. കാരണം എത്രയോ ഫണ്ട് അവരുടെ കൈയിൽ വരികയാണ്. ജനാധിപത്യത്തെ കൊലചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി, ഇലക്ഷൻ കമ്മീഷണറെ വിലയ്ക്കെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി, പ്രതിപക്ഷ പാർട്ടികളെയൊക്കെ വിലയ്ക്ക് വാങ്ങുന്നതിന് വേണ്ടിയെല്ലാം കോടികൾ കൈമാറുന്നുണ്ട്. ഈ കോടികൾ കൈമാറുന്നതിന് ഇതുപോലെ സാമ്രാജ്യത്വത്തിന് വിടുപണി ചെയ്യുകിട്ടുന്ന കാശിന്റെ കമ്മീഷനാണ് എന്നാണ് ഞാൻ സംശയിക്കുന്നത്.

അതുകൊണ്ടാണ് രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളെയാകെ കൊള്ള ചെയ്യുകൊണ്ടുള്ള ഒരു നിയമത്തിന് ഇത്രയേറെ വാശിപിടിക്കുന്നത്.

നേരത്തെ ബഹുമാന്യനായ ബി.ജെ.പി.-യുടെ എം.എൽ.എ.-മാർ സംസാരിക്കുന്നത് കേട്ടു. നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ജനങ്ങളെ ബാധിക്കുന്ന ഏതൊരു പ്രശ്നം വരുമ്പോഴാണ് അവർ ജനപക്ഷത്ത് നിൽക്കുന്നത്? രാവിലെ റെയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ നമ്മൾ കണ്ടു. ജനങ്ങളെയാകെ ബാധിക്കുന്ന ഒരു പ്രശ്നത്തിന്മേൽ ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ ജനവിരുദ്ധമായ നിലപാടാണ് അവരെടുക്കുന്നത്. അതിനർഥം, അവർക്ക് സാമ്പത്തിക താല്പര്യമാണ് ഉള്ളതെന്നാണ്. ഈ സാമ്പത്തിക താല്പര്യത്തിന് വേണ്ടിയാണ് യു.പി.ഐ.-യുടെമേൽ കമ്മീഷൻ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളതെന്ന് ഞാൻ ബലമായി സംശയിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ മറ്റൊരു പ്രത്യേക പ്രശ്നം, നേരത്തെ എല്ലാവരും പ്രസംഗിച്ചതുപോലെ അമേരിക്ക നമ്മുടെ രാജ്യത്തിനുമേൽ ഇതിനുവേണ്ടി സമ്മർദം ചെലുത്തുകയാണ്. അമേരിക്കയ്ക്ക് വഴങ്ങാത്ത രാജ്യങ്ങൾ ഉണ്ട്. അങ്ങനെ വഴങ്ങാതെവന്ന സന്ദർഭത്തിൽ അവരുടെ മേൽ ഡ്യൂട്ടി ചുമത്തുകയാണ് അമേരിക്ക ചെയ്തത്. 25 ശതമാനം ഡ്യൂട്ടി

ചുമത്തുന്നതിന് യാതൊരു മടിയും അവർക്കുണ്ടായിരുന്നില്ല. ബ്രസീലിന്റെ കാര്യത്തിൽ അങ്ങനെയായിരുന്നു ചെയ്തത്. ബ്രസീലിന്റെ പിക്സ് (Pix) മുൻനിർത്തിയുള്ള സമരത്തിനെതിരെ അമേരിക്ക നിലപാട് സ്വീകരിച്ചപ്പോൾ ബ്രസീൽ അതിനെ നിഷ്കരുണം തള്ളുകയുണ്ടായി. അവർ അമേരിക്കയെ പരിഗണിച്ചില്ല. പക്ഷേ അതിന് അവർ കൊടുക്കേണ്ടിവന്ന പിഴ 25 ശതമാനം ഡ്യൂട്ടി ചുമത്തപ്പെട്ടുവെന്നുള്ളതാണ്. ഇത്തരത്തിൽ സാമ്രാജ്യത്വത്തിന്റെ ആജ്ഞയ്ക്ക് വഴങ്ങുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റായി ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റ് മാറിയിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ ഫലമായാണ് ഇന്ത്യാ രാജ്യത്തെ ജനകോടികളെ കൊള്ളചെയ്യുന്ന തരത്തിലൊരു നയം കൊണ്ടുവന്നപ്പോൾ അതിന് മിണ്ടാതിരിക്കുന്നത്. ഈ നികൃതി കച്ചവടക്കാർക്ക് മാത്രമാണെന്നാണ് അവർ പറയുന്ന ന്യായം. കച്ചവടക്കാർക്കാണോ? കച്ചവടക്കാരും പ്രതിഷേധിക്കുകയാണ്. കാരണമെന്തെന്നാൽ നേരത്തെ സംസാരിച്ച അംഗങ്ങൾ പറഞ്ഞു, കച്ചവടക്കാർക്ക് മാത്രമാണെങ്കിൽ അവർ ആ പണം ഉപഭോക്താക്കളുടെ തലയിലാണ് കെട്ടിയേൽപ്പിക്കുന്നതെന്ന്. അതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. അപ്പോഴാണ് കള്ളക്കണക്കിന്റെ

വ്യത്യാസങ്ങൾ വരുന്നത്. അതായത് അപ്പോഴാണ് റെസീപ്റ്റും ബില്ലുമില്ലാതെ പണം സ്വരൂപിക്കുകയും മറ്റും ചെയ്യുന്നത്. ആ നിലയിൽ പൂർണ്ണമായും സാമ്പത്തികമായ അരാജകത്വം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിന് ഇത് ഇടയാക്കുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. മാത്രമല്ല, ഇത് സാമ്പത്തിക പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കും. കാരണം, ഇങ്ങനെ സർവീസ് ചാർജ് ചുമത്തുമ്പോൾ നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് വലിയ തോതിൽ വിലക്കയറ്റമുണ്ടാകും. രാജ്യത്ത് വിലക്കയറ്റമുണ്ടാകുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ വാങ്ങൽ ശേഷിയുടെ പ്രശ്നം ഉയർന്നുവരും. അങ്ങനെ വാങ്ങൽ ശേഷിയുടെ പ്രശ്നം വരുമ്പോൾ മാർക്കറ്റിൽ പ്രതിസന്ധി വരും. ഇത് നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ സമ്പദ്ഘടനയെ ആകെ ബാധിക്കും. നമ്മുടെ രാജ്യത്തെ സമ്പദ്ഘടന തകർന്നാലും സാമ്രാജ്യത്വത്തെ പ്രീതിപ്പെടുത്തണം, അവരെ തൃപ്തിപ്പെടുത്തണം, അവരെ വെറുപ്പിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന നിലപാടാണ് കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് ഈ നയം കൊണ്ടുവന്നത്. കാരണം അമേരിക്കൻ കമ്പനിക്കാണ് നഷ്ടമുണ്ടാകുന്നത്, വാൾമാർട്ടിനാണ് നഷ്ടമുണ്ടാകുന്നത്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ആ കമ്പനിക്ക് ലാഭമുണ്ടാക്കാൻവേണ്ടി

അമേരിക്കയുടെ സമ്മർദമാണ് ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിനുമേൽ വന്നിട്ടുള്ളത്. ആ സമ്മർദത്തിന് വഴങ്ങുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. അതിന്റെ ഫലമായി ബി.ജെ.പി.-ക്ക് കമ്മീഷൻ ലഭിക്കുന്നുണ്ടാവും എന്നാണ് ഞാൻ സംശയിക്കുന്നത്. അല്ലെങ്കിൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ എന്താണ് ഇത്ര താല്പര്യം? ആ സാമ്രാജ്യത്വത്തിന്റെ മുമ്പിൽ മുട്ടുവിറയ്ക്കുകയല്ലേ, ഇന്ത്യാ രാജ്യത്തിന്റെ പാരമ്പര്യം കളഞ്ഞുകുളിക്കുകയല്ലേ? എക്കാലത്തും സാമ്രാജ്യത്വ വിരുദ്ധ നിലപാട് ഉയർത്തിപ്പിടിച്ച രാജ്യമായിരുന്നു നമ്മുടേത്. ഇന്ദിരാഗാന്ധിയെപോലെയുള്ള ഭരണാധികാരികൾ ശിരസ്സുയർത്തിപ്പിടിച്ച് അമേരിക്കൻ സാമ്രാജ്യത്വത്തിനെതിരെ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചിരുന്നു. അത് സി.പി.ഐ.(എം.) ഉൾപ്പെടെയുള്ള പാർട്ടികൾ അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ആ നിലയിൽ ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ ജനാധിപത്യ രാജ്യമെന്ന് നാമെല്ലാം അഭിമാനംകൊള്ളുന്ന നമ്മുടെ രാജ്യം ഇന്ന് സാമ്രാജ്യത്വത്തിന്റെ മുന്നിൽ മുട്ടുമടക്കി സാഷ്ടാംഗം നമസ്കരിക്കുന്ന അവസ്ഥയാണ് കാണുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് ഇന്ത്യയിലെ ജനങ്ങളെ കൊള്ളചെയ്യുകൊണ്ട് ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരു നികൃതിയേർപ്പെടുത്തി സാമ്രാജ്യത്വത്തിനെ

പ്രീതിപ്പെടുത്താൻ ഇന്ത്യൻ ഭരണാധികാരികൾ തയ്യാറായിട്ടുള്ളത്. അതിനെതിരെ ശക്തമായ പ്രതിഷേധം നമ്മൾ രേഖപ്പെടുത്തണം. തീർച്ചയായും ഈ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ സർവാത്മനാ പിന്തുണയ്ക്കുന്നു, ഞാൻ നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. വി. എസ്. ജോയി: സർ, രാജ്യത്തെ യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് സർവീസ് ചാർജ് ഏർപ്പെടുത്താനുള്ള കേന്ദ്ര സർക്കാർ തീരുമാനത്തിനെതിരായി ഈ സഭയിൽ അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ട ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്. ഈ രാജ്യത്തിന്റെ സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയിലും സാധാരണക്കാരുടെ ജീവിതത്തിലും ദൂരവ്യാപകമായ ദുരന്തഫലങ്ങൾ ഭാവിയിൽ വിളിച്ചുവരുത്തുന്ന ഒരു സമീപനമാണ് ഈ വിഷയത്തിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

നമുക്കറിയാം, 2016 നവംബർ മാസം 8-ാം തീയതി പാതിരാത്രിയിലാണ് പ്രധാനമന്ത്രി ഈ രാജ്യത്ത് കറൻസികൾ മുഴുവൻ പിൻവലിക്കുന്ന പ്രഖ്യാപനം നടത്തി രാജ്യത്തെ മുഴുവൻ ഇരുട്ടിൽനിർത്തിയത്. രാജ്യത്തിന്റെ സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയിലാകെ കള്ളനോട്ടും കള്ളപ്പണവും

കുമിഞ്ഞുകൂടിയിരിക്കുന്നു, അത് മുഴുവൻ ഞാൻ തിരിച്ചുപിടിക്കുമെന്ന് വലിയ വെല്ലുവിളി ഉയർത്തിയ രാജ്യത്തിന്റെ പ്രധാനമന്ത്രി, ആ നോട്ട് നിരോധനത്തിന്റെ ബാക്കിപത്രമായി നമ്മൾ കാണുന്നത് രാജ്യത്ത് നിരോധിക്കപ്പെട്ട കറൻസിയുടെ 99 ശതമാനവും തിരികെവന്നു എന്നതാണ്. ആ നോട്ട് നിരോധനംകൊണ്ട് രാജ്യത്തിന് ഒരു പ്രയോജനവുമുണ്ടായില്ല. നോട്ടിനുവേണ്ടി ഉത്തരേന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും കഠിനമായ ശൈത്യത്തിൽപോലും ക്യൂ നിന്ന 178-ഓളം പാവപ്പെട്ട ഇന്ത്യക്കാർക്ക് ജീവൻ നഷ്ടപ്പെട്ടു. ലക്ഷക്കണക്കിന് ആളുകൾക്ക് തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെട്ടു. കുറെ പാവപ്പെട്ടവർ പെരുവഴിയിലായി എന്നല്ലാതെ കറൻസി നിരോധനംകൊണ്ട് ഈ രാജ്യത്തിന് ഒരു പ്രയോജനവുമുണ്ടായില്ല എന്നതാണ് യാഥാർഥ്യം. രാജ്യത്തിന്റെ പ്രിയങ്കരനായിരുന്ന മുൻ പ്രധാനമന്ത്രി മൻമോഹൻ സിംഗ് മൗനംകൊണ്ടും മനനംകൊണ്ടും മന്ദസ്മിതംകൊണ്ടും ഒരു രാജ്യത്തെ നിർമ്മിക്കാമെന്നും ഒരു ജനതയെ നയിക്കാമെന്നും തെളിയിച്ച അദ്ദേഹം "ഇത് ഓർഗനൈസ്ഡ് ലൂട്ടാണ്, ലീഗലൈസ്ഡ് പ്ലണ്ടറാണ്, മോണ്യുമെന്റൽ മിസ്മാനേജ്മെന്റാണ്" എന്ന മൂന്ന് വാചകംകൊണ്ട് അന്ന് ആ നോട്ട്

നിരോധനത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ വാക്കുകൾക്ക് അടിവരയിടുന്ന തരത്തിൽ നോട്ട് നിരോധനംകൊണ്ട് രാജ്യത്തിന് ഒരു പ്രയോജനവുമുണ്ടായില്ല. അന്ന് ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദി പറഞ്ഞത് ഇത് രാജ്യത്തെ ക്യാഷ്‌ലെസ് ഇക്കോണമിയിലേക്ക് നയിക്കുകയാണ്, ഇത് ഡിജിറ്റൽ ഇക്കോണമിക്ക് വേണ്ടിയാണ് എന്നാണ്. അങ്ങനെയാണ് ക്യാഷ്‌ലെസ്സ് ഇക്കോണമി എന്ന പേരിൽ യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾ ഈ രാജ്യത്ത് ജനപ്രിയമാക്കുന്നത്. ഈ രാജ്യത്തെ നിരക്ഷരകുക്ഷികളായ പാവപ്പെട്ടവരും സാധാരണക്കാരുമായ ആളുകൾ ക്യു.ആർ.കോഡ് സ്കാൻ ചെയ്ത്, ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ മുറുക്കാൻ കടക്കാരൻ മുതൽ കരിമ്പിൻ ജ്യൂസും കരിക്കിൻ ജ്യൂസും വിൽക്കുന്ന പാവപ്പെട്ട തട്ടുകടക്കാരനും പെട്ടിക്കടക്കാരനുംവരെ യു.പി.ഐ. സർവീസിന്റെ ഭാഗമായി മാറി. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ രണ്ട് കോടിയിൽനിന്ന് ഇരുപത്തിനാലായിരം കോടിയായി ഇടപാടുകൾ മാറി. 314 ലക്ഷം കോടി രൂപയായി അതിന്റെ വിനിമയം മാറി. അതിന്റെ ക്രെഡിറ്റ് ബി.ജെ.പി.-യുടെ അംഗം നേടിയെടുക്കാനാണ് ഇപ്പോൾ ശ്രമിക്കുന്നത്. ഇതെല്ലാം മൻമോഹൻ സിംഗ്

രാജ്യത്ത് കൊണ്ടുവന്ന പരിഷ്കാരത്തിന്റെ ഭാഗമാണ്. ഇവിടെ ആധാർ, ഡിജിറ്റൽ ഇക്കോണമി, യു.പി.ഐ. എന്നിവ കൊണ്ടുവന്നത് ആരാണ്? യു.പി.ഐ. സംവിധാനം ഈ രാജ്യത്തിന് പരിചയപ്പെടുത്തിയത് ശ്രീ. നന്ദൻ നിലേകനിയാണ്. അദ്ദേഹം ആരായിരുന്നെന്ന് നിങ്ങൾക്കറിയാം. അദ്ദേഹം കോൺഗ്രസിന്റെ സ്ഥാനാർഥിയായി, നാഷണൽ പേമെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ ഉപദേഷ്ടാവായി പ്രവർത്തിച്ച് ഒടുവിൽ ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിയോട് ഏറ്റുമുട്ടി കോൺഗ്രസിന്റെ സ്ഥാനാർഥിയായി ബാംഗ്ലൂർ സൗത്തിൽ മത്സരിക്കുമ്പോൾ അദ്ദേഹത്തിനെതിരെ പ്രസംഗിക്കാൻ ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദി അവിടെ വന്നിരുന്നു. അദ്ദേഹം എന്താണ് പ്രസംഗിച്ചത്? ആധാർ കൊണ്ടുവന്ന് ഈ രാജ്യത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ മുഴുവൻ ഡാറ്റയും അമേരിക്കയ്ക്ക് ചോർത്തിക്കൊടുത്ത ആളാണ് മൻമോഹൻ സിംഗ് ശ്രീ. നന്ദൻ നിലേകനിയും എന്നാണ് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്. ശ്രീ. നന്ദൻ നിലേകനിയാണ് യു.പി.ഐ. സംവിധാനം നമുക്ക് പരിചയപ്പെടുത്തിയത്. ആർ.ബി.ഐ.-യുടെ മുൻ ഗവർണർ ശ്രീ. രഘുറാം രാജനും ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിക്കെതിരെ ശക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചിരുന്നു. ഇന്ന് ശ്രീ. നരേന്ദ്ര

മോദി വാരിവിതറുന്ന പച്ചനോട്ടുകണ്ട് മഞ്ഞളിച്ച കണ്ണുമായി മയങ്ങിവീഴുന്ന ശ്രീ. അശ്വിനി കുമാറിനെ പോലെയുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരല്ലായിരുന്നു അവർ. ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിക്ക് മുമ്പിൽ നട്ടെല്ല് പണയം വയ്ക്കാതെ നേരോടെ, നെഞ്ചുറപ്പോടെ, നിർഭയം നിലപാടുകൾ വിളിച്ചുപറഞ്ഞിട്ടുള്ള ശ്രീ. നന്ദൻ നിലേകനിയെയും രഘുറാം രാജനെയും പോലെയുള്ള ദീർഘവീക്ഷണമുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ ആശയമാണ് യു.പി.ഐ. പോലെയുള്ള ആശയങ്ങൾ. ആ ആശയങ്ങൾ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്നതാണ്. യു.പി.ഐ. എന്നുപറയുന്നത് യു.പി.എ.-യുടെ കുട്ടിയാണ്. ഞങ്ങൾ നേടിയെടുത്ത നേട്ടങ്ങളുടെ നെറുകയിലിരുന്ന് നിരങ്ങാനല്ലാതെ സ്വന്തമായി ഒന്നും ഈ രാജ്യത്തിന് സമ്മാനിക്കാത്ത നരേന്ദ്ര മോദി, നാറാണത്ത് ഭ്രാന്തനെപോലെ ഈ രാജ്യത്ത് നോട്ടുനിരോധനം കൊണ്ടുവന്ന് പാവപ്പെട്ടവരെ മുഴുവൻ ക്യാഷ്‌ലെസ് ഇക്കോണമി എന്നുപറഞ്ഞ് യു.പി.ഐ. സർവീസിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്നിട്ട് ഇപ്പോൾ വീണ്ടും കറൻസിയിലേക്ക് മടങ്ങണമെന്ന് പറയുകയാണ്. വ്യാപാരികൾക്ക് ₹2,000 മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ പരിധി നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത്. പക്ഷേ നിങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കേണ്ടത്, ശ്രീമതി നിർമ്മല

സീതാരാമൻ ഒട്ടും നിർമ്മലമല്ലാത്ത ഒരു ഭേദഗതി രാജ്യത്തിന്റെ പാർലമെന്റിൽ അവതരിപ്പിച്ചു. 1961-ലെ ഇൻകം ടാക്സ് ആക്ട് ഭേദഗതി ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. അതുപ്രകാരം ഒരു നോട്ടിഫിക്കേഷനിലൂടെ ഇനി ഏത് സമയത്തും ഇലക്ട്രോണിക് പേമെന്റിന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് ചാർജ് ഏർപ്പെടുത്താം. ഇപ്പോൾ ₹2,000 ആണ് പറയുന്നത്, ഇതിന് സ്ഥിരതയില്ല. നാളെ ഇത് കുറയ്ക്കാം. ഇന്ന് വ്യാപാരികൾക്ക് മാത്രമാണെന്ന് പറയുന്നു, നാളെ വ്യക്തിഗത വിനിമയങ്ങൾക്കും ഇടപാടുകൾക്കും സർവീസ് ചാർജ് ഉണ്ടാകില്ലെന്ന് ഉറപ്പിച്ചും തറപ്പിച്ചും നമുക്ക് പറയാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമാണ്. നാളെകളിൽ വീണ്ടും നിങ്ങൾ കറൻസിയിലേക്ക് മടങ്ങണമെന്ന് വ്യാപാരികൾപോലും ഇപ്പോൾ ബോർഡ് എഴുതിവയ്ക്കുന്ന സാഹചര്യമാണ്. അതിനാൽ ഇത് രാജ്യത്തിന്റെ സമ്പദ് വ്യവസ്ഥയിൽ വലിയ പ്രത്യാഘാതമുണ്ടാക്കും. ഇത് കോർപ്പറേറ്റുകൾക്കുവേണ്ടിയുള്ള നിയമമാണ്. രാജ്യത്ത് ഒരു ഭരണാധികാരി ഒരു നയം രൂപീകരിക്കുമ്പോൾ/ഒരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ ഈ രാജ്യത്തെ ഏറ്റവും സാധാരണക്കാരായ സാധുക്കളെ അത് എങ്ങനെ ബാധിക്കുന്നുവെന്ന്

ആലോചിച്ചുവേണം തീരുമാനമെടുക്കാനെന്ന് മഹാത്മാ ഗാന്ധിജി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ദൗർഭാഗ്യവശാൽ ശ്രീ. നേരന്ദ്ര മോദി ഇന്ന് രാജ്യത്തെ പാവപ്പെട്ടവർക്കല്ല, ഈ രാജ്യത്ത് ഒരു നയം സ്വീകരിച്ചാൽ/നിലപാട് രൂപീകരിച്ചാൽ അത് അംബാനിയെ എങ്ങനെ ബാധിക്കുമെന്നും അദാനിക്ക് അതുകൊണ്ട് എന്തെങ്കിലും പ്രയാസം ഉണ്ടാകുമോയെന്നും ചിന്തിച്ചുകൊണ്ടാണ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. അംബാനിയെയും അദാനിയെയും ടാറ്റയെയും ബിർലയെയും മഹീന്ദ്രയെയും മഫ്തലാലിനെയും (Mafatlal) സിംഗാനിയയെയും ഡാൽമിയയെയുംപോലെയുള്ള ഈ രാജ്യത്തെ വമ്പൻമാരും കൊമ്പൻമാരും കൊലക്കൊമ്പൻമാരുമായ കോർപ്പറേറ്റുകളുടെ താല്പര്യങ്ങൾ മാത്രം സംരക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട നരേന്ദ്ര മോദി മുന്നോട്ടുപോകുന്നതിന്റെ ബാക്കിപത്രമാണ് നമ്മൾ ഇപ്പോൾ കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതിനാൽ വാൾമാർട്ടും ഗൂഗിളുംപോലെയുള്ള വമ്പൻ കോർപ്പറേറ്റുകൾക്ക് രാജ്യത്തിലെ പാവപ്പെട്ടവരെ കൊള്ളയടിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു നയമാണ് നരേന്ദ്ര മോദി സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നത്. അതിനെതിരായി കേരള നിയമസഭയിൽ

അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന ഈ ഉപക്ഷേപം രാജ്യത്തിലെ കോർപ്പറേറ്റുകളുടെ കോടാലിയായി മാറുന്ന, ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിയുടെയും ശ്രീമതി നിർമ്മല സീതാരാമന്റെയും കണ്ണ് തുറപ്പിക്കാൻ സഹായകരമാകട്ടെയെന്ന് ആശംസിച്ചുകൊണ്ടും ഇതിനെ പിന്തുണച്ചുകൊണ്ടും ഞാൻ നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. അബിൻ വർക്കി കോടിയാട്ട്: സർ, ഇന്ത്യൻ പ്രധാനമന്ത്രിയായ ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദി 2016 നവംബർ 8-ന് രാത്രി എട്ട് മണിക്കാണ് നോട്ട് നിരോധനം നടപ്പാക്കിയത്. നവംബർ 9, 10 തീയതികളിലെ പത്രത്തിൽ പേടിഎം (Paytm) എന്നുപറയുന്ന ചൈനീസ് കമ്പനിയുടെ ഒരു പരസ്യമുണ്ടായിരുന്നു. ആ പരസ്യത്തിന്റെ മുഖം എന്നുപറയുന്നത് ഇന്ത്യയുടെ പ്രധാനമന്ത്രി ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിയുടെതായിരുന്നു. അന്ന് ആ പരസ്യം വന്നതിനുശേഷം ഇന്നത്തെ ലോക്സഭാ പ്രതിപക്ഷനേതാവായ ശ്രീ. രാഹുൽ ഗാന്ധി രാജ്യത്തോട് ഇത് പേടിഎം (Paytm) അല്ല പേ ടു മോദി ആണെന്നാണ് വിളിച്ചുപറഞ്ഞത്. അതുമാത്രമല്ല, ഇത് രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളുടെ കറൻസി ഇടപാടുകളുടെ ലാഭം ഏതാനും കോർപ്പറേറ്റ് കമ്പനികൾക്ക് നൽകുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നീക്കമാണെന്നും ഇത് പ്ലാറ്റ്ഫോം

ലോക്ക് ഇൻ ചെയ്യാനുള്ള ശ്രമത്തിന്റെ ഭാഗമാണെന്നും ഇത് ആദ്യം ശീലിപ്പിക്കുക, പിന്നീട് ഈടാക്കുക എന്ന ബിസിനസ് തന്ത്രത്തിന്റെ ഭാഗമാണെന്നും അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. മഹാത്മാ ഗാന്ധിയുടെ വാക്കുകൾ കടമെടുത്താൽ " First they ignore you, then they laugh at you, then they fight you, then you win." അതായത്, ആദ്യം അവഗണിക്കും പിന്നെ പരിഹസിക്കും പിന്നീട് പോരാടും പിന്നീട് നിങ്ങൾ വിജയിക്കും എന്നാണ്. 2016-ലെ നോട്ട് നിരോധനത്തിന്റെ പത്താം വാർഷികത്തിന് ഒരു മാസം ബാക്കിയുള്ളപ്പോൾ ശ്രീ. രാഹുൽ ഗാന്ധി അന്ന് പറഞ്ഞത് ഈ രാജ്യത്ത് യാഥാർഥ്യമായിരിക്കുന്നതായാണ് ഇന്ന് നമ്മൾ കാണുന്നത്. സീറോ എം.ഡി.ആർ. പോളിസിയുമായാണ് രാജ്യം മുന്നോട്ടുപോയത്. എന്നാലിന്ന് വ്യാപാരികൾക്ക് 0.4 ശതമാനം ചാർജ് ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഇത് കേവലം അഞ്ച് ശതമാനം ആളുകളെ മാത്രമെ ബാധിക്കുന്നുള്ളുവെന്നാണ് ഇതിനെ ന്യായീകരിക്കുന്ന തൊഴിലാളികൾ പറയുന്നത്. പക്ഷെ യാഥാർഥ്യം എന്താണ്; മൊത്തം ട്രാൻസാക്ഷന്റെ 65 ശതമാനം മൂല്യവും ഇതിൽ ബാധിക്കപ്പെടുന്നുവെന്നതാണ്

യാഥാർഥ്യം. 3,000/- രൂപയുടെ ഒരു ട്രാൻസാക്ഷൻ നടന്നാൽ 12 രൂപയും 30,000/- രൂപയുടെ ട്രാൻസാക്ഷൻ നടക്കുമ്പോൾ 120/- രൂപയുമാണ് ഇതുമൂലം നഷ്ടപ്പെടുന്നത്. നമ്മൾ 30,000/- രൂപ ക്യാഷായി നൽകിയാൽ ആ പണത്തിന്റെ മൂല്യം 30,000 രൂപ തന്നെയായിരിക്കും. എന്നാൽ ടി തുക ഡിജിറ്റൽ കറൻസിയായി നൽകുമ്പോൾ ഇന്ന് ആ പണത്തിന്റെ മൂല്യത്തിൽനിന്ന് 120/- രൂപ കുറയുന്നവെന്ന യാഥാർഥ്യമാണുള്ളത്. അതുമാത്രമല്ല, വ്യാപാരികൾ എങ്ങനെയാണ് ആ 120/- രൂപ ഈടാക്കാൻ പോകുന്നത്. ഇനി വരാൻ പോകുന്ന മറ്റ് ഇൻഡയറക്ട് റീറ്റെയിൽ പ്രൈസുകളിൽ ഇത് സാധാരണക്കാരുടെ നെഞ്ചത്തുതന്നെ അടിയ്ക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരു സംശയവുമില്ല. അതിനാൽ ഇത് സാധാരണക്കാരനെ ബാധിക്കുന്ന വിഷയമായാണ് നമ്മൾ കാണുന്നത്. നാഷണൽ പേയ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ കണക്കനുസരിച്ച് 314 ലക്ഷം കോടി രൂപയാണ് 2025-26-ലെ മൊത്തം ട്രാൻസാക്ഷൻ. അതിന്റെ 65 ശതമാനമെന്ന് പറയുമ്പോൾ ഏതാണ്ട് 200 ലക്ഷം കോടി രൂപയോളം വരും. എന്നുപറഞ്ഞാൽ ഒരു വർഷംകൊണ്ട് 80,000 കോടി രൂപയുടെ ലാഭം

അമേരിക്കൻ കമ്പനികളായ വാൾമാർട്ടിന്റെ കമ്പനിക്കും ഗ്രഗിളിനും ചൈനീസ് കമ്പനികൾക്കും ലഭിക്കാൻ പോകുന്ന ഒരു നിയമ ഭേദഗതിയാണ് ഇവിടെ വരുത്തിയിരിക്കുന്നതെന്നുള്ളത് യാഥാർഥ്യമാണ്. ഇത് ഇടപാടുകാർക്കും ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കും. കാരണം നാളെ മുതൽ നമ്മൾ ഒരു കടയിൽ പോയി 4,000/- രൂപയുടെ സാധനം വാങ്ങിയാൽ ഉറപ്പായും കടക്കാരൻ നിങ്ങളോട് 2,000/- രൂപ വീതം രണ്ട് പ്രാവശ്യമായി ഡിജിറ്റൽ കറൻസിയായി നൽകാൻ പറയും. കാരണം ടാക്സിൽനിന്നും ഒഴിവാകുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് അങ്ങനെ പറയുന്നത്. ഇത് സാധാരണക്കാരനെ കൂടുതൽ ബുദ്ധിമുട്ടിലാഴ്ത്തുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല.

പാർലമെന്റ് ഫിനാൻസ് സ്റ്റാൻഡിങ് കമ്മിറ്റിയിൽ കോൺഗ്രസ് ഇതിനകത്ത് സ്റ്റാൻഡ് എടുത്തില്ലെന്ന് ചില അംഗങ്ങൾ പറഞ്ഞു. പാർലമെന്റ് സ്റ്റാൻഡിങ് കമ്മിറ്റിയിൽ ഈ വിഷയം വന്നപ്പോൾ കോൺഗ്രസിന്റെ അംഗങ്ങളുണ്ടായിരുന്നു. ആർ.എസ്.പി.-യുടെ അംഗമായ ശ്രീ. എൻ. കെ. പ്രേമചന്ദ്രനുൾപ്പെടെയുള്ളവരുണ്ടായിരുന്നു. 'സ്വയം പര്യാപ്ത

വരുമാന മാതൃക കൊണ്ടുവരണം' എന്ന പ്രൊപ്പോസൽ മാത്രമെ അതിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളൂ. ആ സമയത്ത് കോൺഗ്രസ്സിന്റെ എം.പി.-യായ ശ്രീ. ഗൗരവ് ഗൊഗോയ് അതിന്മേൽ ചർച്ച വേണമെന്ന് പറഞ്ഞു. പക്ഷെ അതിന്മേൽ ചർച്ചയൊന്നും നടത്തിയില്ലെന്നുമാത്രമല്ല, Payment and Settlement Systems Act, 2007 (PSS Act)-ന്റെ 10A അമെൻഡ്മെന്റ് നടത്തിക്കൊണ്ട് കേന്ദ്രസർക്കാർ ഇത് കൊണ്ടുവരികയും ചെയ്തു. എനിക്ക് അത്ഭുതം തോന്നുകയാണ്. ഈ വിഷയത്തിൽ മാത്രമല്ല, കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെതിരായിട്ടുള്ള പല വിഷയങ്ങൾ ചർച്ചയ്ക്കെടുക്കുമ്പോഴും കേരളത്തിലെ സി.പി.ഐ.(എം.)-ന്റെ ആർ.എസ്.എസ്. ഫ്രാക്ഷൻ ഇതിനെ കോൺഗ്രസിനെതിരായുള്ള ഒരു കരുവായിട്ടാണ് എടുക്കുന്നതെന്നകാര്യം പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്. ഇതിൽ മാത്രമല്ല, ഇന്ന് കേന്ദ്രത്തിൽ നടക്കുന്ന സമരങ്ങളിൽപ്പോലും കേരളത്തിലെ സി.പി.ഐ.(എം.) നേതാക്കന്മാരിൽ ഒരു ഫ്രാക്ഷൻ ബി.ജെ.പി.-ക്ക് അനുകൂലമായ ചില നിലപാടുകളെടുക്കുന്നുണ്ട്. അതിനെ ആർ.എസ്.എസ്. ഫ്രാക്ഷൻ എന്നുതന്നെ വിളിക്കണം. ഞാൻ ഇന്റർനെറ്റ് മുഴുവൻ സെർച്ച്

ചെയ്യനോക്കി. കേന്ദ്രത്തിലെ ഒരു സി.പി.ഐ.(എം.) നേതാവോ പോളിറ്റ്ബ്യൂറോയോ കേന്ദ്ര കമ്മിറ്റിയോ ഇതിനെ വിമർശിച്ചിട്ടില്ല. പക്ഷെ ഇന്ന് കേരള നിയമസഭയിൽ വന്ന് രണ്ട് സി.പി.ഐ.(എം.) നേതാക്കന്മാർ വിമർശിക്കുകയാണ്. ഇവരെ ആർ.എസ്.എസ്. ഫ്രാക്ഷൻ എന്നല്ലാതെ വേറെ എന്താണ് വിളിക്കാൻ സാധിക്കുന്നത്. കേരളത്തിനകത്തും രാജ്യത്തിലുടനീളവും സാധാരണക്കാരനെ ബുദ്ധിമുട്ടിലാഴ്ത്തുന്ന ഈ കരിനിയമം പിൻവലിക്കുകതന്നെ ചെയ്യണമെന്ന കാര്യത്തിലൊരു സംശയവും വേണ്ട. ഇത് ദൂരവ്യാപകമായ പ്രത്യാഘാതമാണുണ്ടാക്കുന്നത്. ഇന്നിത് വ്യാപാരികൾക്കാണെങ്കിൽ നാളെ സാധാരണക്കാരൻ നടത്തുന്ന ട്രാൻസാക്ഷനിലും ഈ ടാക്സ് വരുമെന്ന കാര്യത്തിലൊരു സംശയവും വേണ്ട. അതിനാൽ റൂൾ 130 അനുസരിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. രാജൻ കൊണ്ടുവന്ന ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. പഴകുളം മധു: സർ, Section 10 of the Payment And Settlement Systems Act, 2007-ഉം Clause 2 of The Taxation and Other Laws Amendment Act-ഉം തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസമാണ് ഇന്ത്യയിലെ ജനങ്ങൾ

അനുഭവിക്കാൻ പോകുന്ന ഒരു വലിയ ദുരന്തത്തിന് കാരണമാകുന്നത്. Section 10 A പ്രകാരം ഒന്നാമത്തെ കാര്യം; Protection applied to electronic payment modes prescribed under Section 269 SU of the IT Act, 1961. ഒരു എക്സ്ക്ലൂഷനെ സംബന്ധിച്ച് കംപ്ലീറ്റായി പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. എന്നാൽ Clause 2 പറയുന്നത് Protection applies to one or more electronic payment modes specified by the Central Government through a notification. ഒരു statute ജനങ്ങൾക്കുമേൽ നൽകിയ അധികാരത്തെ ഒരു നോട്ടിഫിക്കേഷൻ കവർന്നെടുക്കുകയാണ്. രണ്ട്, The protected modes were identified by references to Income Tax Legislations. അതാണ് 10A പ്രകാരം ഉണ്ടായിരുന്നത്. ഇവിടെയോ The Central Government now determines the protected modes through notifications under Section 10A. Banks and payment system providers could not directly or indirectly charge usages for protected modes, അതാണ് 10A പറയുന്നത്. ഇവിടെ clause 2-ൽ the same prohibition continues but only for modes covered by government

notification. ഗവൺമെന്റ് നാളെ നോട്ടിഫൈ ചെയ്യുകയാണ്. ഏതൊക്കെ transactions-ന് നിങ്ങൾക്ക് tax, levy, surcharge എന്നിവ ഈടാക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞാൽ അത് അതുപോലെനടക്കും. എന്താണ് മാറ്റമില്ലാതെ തുടരുന്നത്? സംരക്ഷിത ഉപഭോക്താക്കളുടെമേൽ നേരിട്ടോ അല്ലാതെയോ charge ചുമത്താനുള്ള ബാങ്കുകൾ, പേയ്മെന്റ് സിസ്റ്റം പ്രൊവൈഡേഴ്സ് എന്നിവർക്കുമേലുള്ള ഉപരോധം തുടരും. എന്നാൽ, ഏത് ഇലക്ട്രോണിക് പേയ്മെന്റിനാണ് സ്റ്റാറ്റ്യൂട്ടറി പ്രൊട്ടക്ഷനുള്ളതെന്ന് സർക്കാരിന് ഇഷ്ടമുള്ളപ്പോൾ ഇഷ്ടംപോലെ തീരുമാനിക്കും. ഇതിന്റെ Consequences എന്താണ്? കേന്ദ്ര സർക്കാർ Notification No. S.O.5067 E, 14 September 2026 പ്രകാരം Rupay-powered debit card – ഉം UPI tranasaction upto Rs. 2,000/- ഉം ഇവ രണ്ടിനും bank payment system providers-നും direct or indirect charge ഈടാക്കൽ നിരോധിച്ചു. എന്നാൽ അതിനർഥം, UPI Rs. 2000-നുമുകളിലുള്ള എല്ലാ transaction-ഉം എത്രവേണമെങ്കിലും ഗവൺമെന്റിന് ചെയ്യാം എന്നതാണ്. അതിനർഥം Section 10A-യുടെ Protection ഈ പറയുന്ന രണ്ട് വിഭാഗത്തിന് മാത്രമായി

ലിമിറ്റ്ചെയ്ത എന്നുള്ളതാണ്. എന്നുമാത്രമല്ല, 10A-യുടെ Protection Rs.2000-ത്തിന് മുകളിലുള്ള UPI ഇടപാടുകാർക്ക് ഇനിമുതൽ ലഭിക്കാനും പോകുന്നില്ല. Rs. 2000-ത്തിന് മുകളിലുള്ളതിനെല്ലാം നികുതി കൊടുക്കണമെന്ന് ഇതിൽ പറയാത്തതുകൊണ്ട് നാളെ ഒന്നും സംഭവിക്കില്ലെന്ന് ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ സ്വഭാവംവച്ച് നമുക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയില്ല. ഒരു ലക്ഷം രൂപ വരെയുള്ള എല്ലാ കച്ചവടത്തിനും നിങ്ങൾ നികുതി നൽകേണ്ടെന്നാണ് പറയുന്നത്. 2000 രൂപവരെയുള്ള യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് ഇത് ബാധകമല്ലെങ്കിൽ ക്യു.ആർ. കോഡ്വച്ച് ഒരു കട നടത്തുന്ന ആളിന്, ക്യു.ആർ. കോഡ് ട്രാൻസാക്ഷൻ, ഒരു ചെറിയ കടയിൽ ഒരു മാസം ഒരു ലക്ഷം രൂപ വരെ മാത്രമെ കച്ചവടം നടക്കുകയുള്ളൂവെന്ന് പറയാൻ സാധിക്കില്ല. അപ്പോൾ ക്യു.ആർ. കോഡ് വേണ്ട ക്യാഷ് തരണമെന്ന് കടക്കാരൻ പറയുകയും തർക്കങ്ങളുണ്ടാകുകയും ചെയ്യും. ഒന്നുകിൽ കച്ചവടം തീരും അല്ലെങ്കിൽ നമ്മൾ ക്യാഷ് ഇക്കോണമിയിലേക്ക് തിരിച്ചുപോകും. അതാണ് ഇതിന്റെ വിപത്തായി പറയാനുള്ളത്. ഒരു ചായക്കടയിൽ പ്രതിമാസം എത്ര രൂപയുടെ വില്പന

നടക്കുമെന്ന് ഈ ഗവൺമെന്റിന് തീരുമാനിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല, കാരണം ഇവർ സാധാരണക്കാരെ കാണുന്നില്ല. We have to pay more for privilege of convenience. ഡിജിറ്റൽ മോഡ് എന്ന് പറയുന്നത് ഒരു കൺവീനിയൻസാണ്. ആ കൺവീനിയൻസിന് സാധാരണക്കാരായ മനുഷ്യർ കൂടുതൽ pay ചെയ്യണമെന്നാണ് ഇവർ പറയുന്നത്. രണ്ടുമൂന്നുപേർ ഒരുമിച്ച് ഒരു ഹോട്ടലിൽപോയി ഭക്ഷണം കഴിച്ചാൽ 2,000 രൂപയ്ക്ക് മുകളിൽ ബില്ലാകും. ഒരു കുടുംബം ഒന്നാകെ പോയാലും 2,000/- രൂപയ്ക്ക് മുകളിൽ ചെലവാകും. ഇതിനെയൊക്കെ എങ്ങനെയാണ് ന്യായീകരിക്കാൻ സാധിക്കുന്നത്. Interest of the largest number ആണ് എല്ലാ ലെജിസ്ലേഷന്റെയും അടിസ്ഥാനം. G-Pay-യും മറ്റും നിർമ്മിച്ച അമേരിക്കൻ കോർപ്പറേറ്റുകളുടെ ഇന്ററസ്റ്റ് കീപ്പ് ചെയ്യാൻവേണ്ടി മാത്രമാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഈ നിയമം ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്നത്. അതുപോലെ ക്യാഷ്‌ലെസ് ഇക്കോണമി എന്നുപറഞ്ഞ് ഡിജിറ്റൽ ഇക്കോണമി കൊണ്ടുവന്നു. ഇപ്പോൾ ക്യാഷ് ട്രാൻസാക്ഷനിലേക്ക് ഈ ഗവൺമെന്റ് തിരിച്ചുപോകുകയാണ്. 85 ശതമാനം ഡിജിറ്റൽ ട്രാൻസാക്ഷനും ഇന്ന്

ഇന്ത്യയിൽ യു.പി.ഐ. വഴിയാണ് നടക്കുന്നത്. അതിൽ മുഴുവൻ നികുതി ചുമത്താനുള്ള ഈ തീരുമാനത്തെ അതിശക്തമായി എതിർക്കാനാണ് ശ്രീ. കെ. രാജൻ ഉപക്ഷേപം കൊണ്ടുവന്നത്. പ്രസ്തുത ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ സമ്പൂർണ്ണമായി പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്.

ഒരു ദിവസക്കൂലിക്കാരൻ കുടുംബത്തിന് 500 രൂപ അയച്ചുകൊടുക്കുമ്പോൾ, അമ്മ മകന് സ്കൂൾ ഫീസ് നൽകുമ്പോൾ, കർഷകൻ അവന്റെ ഉല്പന്നത്തിന് വില വാങ്ങുമ്പോൾ, ചെറിയ കടക്കാരൻ 50 രൂപവച്ച് സാധനങ്ങൾ വിൽക്കുമ്പോൾ ഒരു മണിക്കൂർ കൊണ്ട് 50 രൂപവച്ച് 2,000/- രൂപയാകും. അങ്ങനെവരുമ്പോൾ ഇവരെല്ലാം കമ്മീഷൻ നൽകേണ്ടിവരും. ഇത് ന്യായമാണോ? ഞാൻ എന്റെ മകന് നൽകുന്ന പണത്തിന് എന്തിനാണ് അഡീഷണൽ പേയ്മെന്റ്? ഞാൻ എന്റെ മകന് ഡിജിറ്റൽ ട്രാൻസാക്ഷനായി 2,500/- രൂപ നൽകിയാൽ ഞാൻ നികുതി നൽകണം, എന്താണിതിന്റെ ന്യായം? 85 ശതമാനം ഇന്ത്യാക്കാർ ഡിജിറ്റൽ ട്രാൻസാക്ഷൻ നടത്തുന്ന യു.പി.ഐ.-യെ ഇതിന്റെ പരിധിയിലുൾപ്പെടുത്തിയത് കോർപ്പറേറ്റ് ഇന്ററസ്റ്റിനുവേണ്ടി മാത്രമാണ്.

ഗ്രോസറി വാങ്ങും, വൈദ്യുതി ചാർജ്ജ് അടയ്ക്കും, മരുന്ന് വാങ്ങും എല്ലാത്തിനും ഡിജിറ്റൽ ട്രാൻസാക്ഷനാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. ചെറിയ വരുമാനക്കാർ, പെൻഷൻകാർ, ദിവസക്കൂലിക്കാർ അവരൊക്കെ ഓരോ ചില്ലികാശിനും കണക്കുള്ളവരാണ്. അവരെയെല്ലാം ഇത് ബാധിക്കും. ഇതിന്റെ റിസ്ക് എവിടെയാണ്. ഉപഭോക്താക്കളും കച്ചവടക്കാരും ക്യാഷ് ട്രാൻസാക്ഷനിലേക്ക് തിരിച്ചുപോകും. ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റ് എക്സ്പെൻസീവായാൽ അതാണ് ഈ രാജ്യത്ത് സംഭവിക്കാൻ പോകുന്നത്. സാങ്കേതികമായി മുന്നേറാൻ ജനങ്ങളോട് പറയുകയും അതിനുവേണ്ടി അധികപണം ചെലവഴിക്കണമെന്ന നിബന്ധനവയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്നത് ജനാധിപത്യപരമായി ശരിയല്ല. അതുകൊണ്ട് ഇത് പിൻവലിക്കണം, ഇത് രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളെ സഹായിക്കാൻ വേണ്ടിയല്ല അവരെ ഉപദ്രവിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ളൊരു സംവിധാനമാണ്. ഇന്ത്യൻ സമ്പദ്വ്യവസ്ഥ വൻകിടക്കാരുടെയും ഷോപ്പിങ് മാളുകാരുടെയും മാത്രമല്ല സാധാരണ കച്ചവടക്കാരന്റേതുകൂടിയാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകണം. ലക്ഷക്കണക്കിന് ചെറിയ

കച്ചവടക്കാർ വില്പനക്കാർ മാത്രമല്ല അവർ ഈ രാജ്യത്തെ എംപ്ലോയേഴ്സ് കൂടിയാണ്. കോടിക്കണക്കിന് മനുഷ്യർക്ക് തൊഴിൽ നൽകുന്ന സ്ഥാപനങ്ങളാണ് അവയെല്ലാം. അതെല്ലാം നാളെ അടച്ചുപൂട്ടണമോ, അവർക്കാർക്കും ഡിജിറ്റൽ സംവിധാനമില്ലെന്ന് പറയാൻ കഴിയുമോ, ഇത് ആർക്കും അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയില്ല. ക്യു.ആർ. കോഡ്വച്ച് കച്ചവടം നടത്തുന്ന കേരളത്തിലെ ആളുകളുടെ സ്ഥിതി എന്താണ്. ചെറിയ കടകൾ ഇനി എന്ത് ചെയ്യണം. അതുകൊണ്ട് ഈ ഭേദഗതി ജനവിരുദ്ധമാണ്. ഇതിനെല്ലാം എതിരായി ശ്രീ. രാഹുൽ ഗാന്ധി ഡൽഹിയിൽ നടത്തുന്ന അതിശക്തമായ പോരാട്ടത്തിന്, ആ റോഡിന്റെ ഇരുവശങ്ങളിലും നിൽക്കുന്ന പതിനായിരങ്ങൾ അണിചേരുന്നത് കാണാനെങ്കിലും ഈ ജനാധിപത്യവിരുദ്ധ ഭരണകൂടം തയ്യാറാകണം. ബി.ജെ.പി.-യുടെ മൂന്ന് അംഗങ്ങൾ, നിങ്ങൾ ജനങ്ങളെയും കേരളത്തെയും വോട്ട് നൽകിയ മനുഷ്യരെയും സ്നേഹിക്കുന്നെങ്കിൽ ഈ ഉപക്ഷേപം ഐകകണ്ഠ്യേന പാസ്സാക്കാൻ നിങ്ങളും കൈ ഉയർത്തണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർഥിക്കാനുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം

ശ്രീ. കെ. രാജന്റെ ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ ശക്തമായി പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്.

രാഷ്ട്രീയപരമായി ബി.ജെ.പി. 2029-ൽ എക്സിറ്റാകാൻ പോകുകയാണ്. അവർക്ക് ഇന്ത്യയിൽ നിലനിൽക്കാൻ കഴിയില്ല. ഡൽഹിയിലും ഇന്ത്യ മുഴവനും നടക്കുന്ന ജനകീയ മുന്നേറ്റങ്ങൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത് ബി.ജെ.പി.-യുടെ വർഗീയ അജണ്ട ഇന്ത്യയിൽ പൊളിഞ്ഞ് തുടങ്ങിയെന്നാണ്. അത് 2029-ൽ ഒരു കൊടുങ്കാറ്റിന്റെ വേഗത്തിൽ ഇന്ത്യയിൽ ആഞ്ഞടിക്കും. ആ കൊടുങ്കാറ്റിൽ പിടിച്ചുനിൽക്കാൻ ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിക്കോ ശ്രീ. അമിത് ഷാ-ക്കോ നിങ്ങളുടെ കോർപ്പറേറ്റ് ഭീമൻമാർക്കോ കഴിയില്ല. അതിനാൽ ഈ ജനാധിപത്യവിരുദ്ധമായ ലെജിസ്ലേഷൻ ഇന്ത്യയിലെ ജനങ്ങളെ ദ്രോഹിക്കുന്നതാണ്. ഇന്ത്യക്കോ കേരളത്തിനോ അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയാത്തതാണ് അതുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ പിന്തുണയ്ക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. എം. എസ്. അരുൺകുമാർ</u>: സർ, യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് മർച്ചന്റ് ഡിസ്കൗണ്ട് റേറ്റ് ഈടാക്കാനുള്ള കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ തീരുമാനം

സംബന്ധിച്ച് ശ്രീ. കെ. രാജൻ എം.എൽ.എ. അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപത്തെ പിന്തുണയ്ക്കുകയാണ്.

ഡിജിറ്റൽ ഇന്ത്യ എന്നത് ഡിജിറ്റൽ കൊള്ളയിലേക്ക് മാറിയിരിക്കുകയാണ്. ആ നിലയിലേക്ക് കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ് രാജ്യത്തെ തള്ളിവിടുന്ന കാഴ്ചയാണ് കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. നാഷണൽ പേയ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യ പുറപ്പെടുവിച്ച ആ സർക്കുലറിൽ ഇതെല്ലാമാണ് നമുക്ക് കൂട്ടിവായിക്കാൻ സാധിക്കുന്നത്. യു.പി.ഐ. എന്നത് ഒരു പേയ്മെന്റ് ഓപ്ഷൻ മാത്രമല്ല, രാജ്യത്തെ സാമ്പത്തിക അടിത്തറ കൂടിയായിരുന്നു. സൗജന്യമെന്നും സേവനമെന്നും പറഞ്ഞ് തുടങ്ങിയ ഈ പൊതുസംവിധാനത്തെ ഇന്ന് ചൂഷണത്തിലേക്ക് കടന്ന് വലിയ കൊള്ള നടത്താനുള്ള സംവിധാനമാക്കി ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ് മാറ്റുന്നതാണ് നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. ഇത്തരമൊരു സർക്കുലർ ഇറക്കുമ്പോൾ, നേരത്തെയിവിടെ സൂചിപ്പിക്കപ്പെട്ടതുപോലെ രാജ്യത്തിനകത്ത് പല ബില്ലുകൾ അവതരിപ്പിക്കുന്നത് ചർച്ചയും വോട്ടെടുപ്പും ഇല്ലാതെയാണ്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വ്യാപാരി-വ്യവസായി

സംഘടനകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം മേഖലകളിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നവരുമായുള്ള കൂടിയാലോചനയും നടത്തിയിട്ടില്ല. രാജ്യത്തെ കോടിക്കണക്കിന് ചെറുകിട കച്ചവടക്കാരുടെ പോക്കറ്റിൽ കൈ ഇടാനായി ഒരു സർക്കുലർ മതിയെന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇതിന്റെ ഭാഗമായി പ്രഖ്യാപിക്കുകയാണ്. കേന്ദ്ര സർക്കാരൊരു പോക്കറ്റടിക്കാരനായി മാറുന്ന, അതിന് കൂട്ടുനിൽക്കുന്ന തരത്തിലേക്ക് കാര്യങ്ങൾ മാറുന്നുവെന്നതാണ് ഇതിലൂടെ കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്.

ചെറുകിട വ്യവസായ മേഖല വലിയ പ്രതിസന്ധിയിലൂടെയാണ് കടന്നുപോകുന്നതെന്ന് നമുക്കറിയാം. അമേരിക്കയുമായുള്ള വ്യാപാര കരാർ, ജി.എസ്.ടി.-യുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള നയങ്ങൾ, പെട്രോൾ-ഡീസൽ വില വർധന, ഗ്യാസിന്റെ വിലക്കയറ്റം തുടങ്ങിയവയുടെ വിശദാംശങ്ങളിലേക്ക് ഞാൻ ഈ അവസരത്തിൽ കടക്കുന്നില്ല. ഇത്തരം ആഘാതങ്ങളൊക്കെ വരുമ്പോൾ അതെല്ലാം നമ്മുടെ സാമ്പത്തിക മേഖലയിലേക്കും സാധാരണക്കാരിലേക്കും വന്നുപതിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചും നമ്മൾ നിരന്തരമായി ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെയെല്ലാം

ആഘാതത്തിൽനിന്ന് സാധാരണ മനുഷ്യരും വ്യാപാരികളും കരകയറിയിട്ടില്ല. അവിടെയാണ് 0.4 ശതമാനം ഫീസ് ഈടാക്കുന്ന നിലയിലേക്ക് കാര്യങ്ങൾ വരുന്നത്. നേരത്തെയിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ 3,000/- രൂപയുടെ ഒരു ഇടപാട് നടത്തുമ്പോൾ 12/- രൂപയാണ് നൽകേണ്ടത്. അത് 10,000/- രൂപയായാൽ 40/- രൂപയും 50,000/- രൂപയായാലത് 200/- രൂപയും 75,000/- രൂപയായാലത് 300/- രൂപയുമാകും. ഞാനൊരു കണക്ക് നോക്കുകയായിരുന്നു. ഒരു ദിവസം 5,000/- രൂപയുടെ 40 യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾ നടത്തിയാൽ 800/- രൂപ ഫീസായി അടയ്ക്കേണ്ടിവരും. ഒരു മാസത്തിൽ 25 പ്രവൃത്തിദിനങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ അത് 20,000 എന്ന നിലയിലേക്ക് മാറുകയാണ്. ഒരാൾക്ക് ജോലി കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്ന സ്ഥിതിയിലേക്ക് ഇതിനെ കൊള്ളയടിച്ചുകൊണ്ടുപോകുന്ന അവസ്ഥയുണ്ടാകുകയാണ്. ഒരു മാസം ഇത്തരം 500 ഇടപാടുകൾ നടക്കുമ്പോൾ ഏകദേശം രണ്ടര ലക്ഷത്തിനപ്പുറത്തേക്ക് കടന്നുപോകുകയാണ്. അങ്ങനെ കോടിക്കണക്കിന് രൂപ ഇത്തരത്തിൽ ചെറുകിട ഇടത്തരം കച്ചവടക്കാരെ കൊള്ളയടിക്കുന്ന

തരത്തിലേക്ക് ഈ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മാറുകയാണ്. ഒരു വശത്ത് ഇ-കൊമേഴ്സ് കമ്പനികളുടെ ഡിസ്കൗണ്ട് ഓഫറുകളുമായി ഇവർക്ക് മത്സരിക്കേണ്ടിവരുന്നു. വാടകയും ശമ്പളവും വൈദ്യുതി ബില്ലും ജി.എസ്.ടി. ഫയലിങ്ങുമൊക്കെയായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു വലിയ ചെലവ് ഇതിന്റെ ഭാഗമായിവരുന്നു. എങ്ങനെയാണ് ഈ ചെലവെല്ലാം ഇവർ നികത്തുന്നത്? ഇതെല്ലാം ഉപഭോക്താക്കളുടെമേൽ കെട്ടിവയ്ക്കുന്നൊരു സാഹചര്യം ഇതിന്റെ ഭാഗമായി വരികയാണ്. ഈ ലാഭം ആരുടെ കൈകളിലേക്കാണ് പോകുന്നത്. നേരത്തെയിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ അറുപതും ഇരുപത്തിയഞ്ചും പതിനഞ്ചും ശതമാനമായി വെട്ടി..... അതിന്റെ ഭാഗമായി ഇതെല്ലാം കൂടി അമേരിക്കൻ കമ്പനികളിലേക്ക്.... ഏകദേശം 700 കോടി രൂപയാണ് Phone Pay-ഉം Paytm-ഉം ഇതിന്റെ ഭാഗമായി കടന്നുവരുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കുന്നത്. Google Pay 500 കോടി രൂപ പ്രതിവർഷം ലഭിക്കുമെന്ന നിലയിലേക്ക് കാണുകയാണ്. Phone Pay-യുടെ നിയന്ത്രണം Walmart-നാണ്. Google Pay-യും ഒരു അമേരിക്കൻ കമ്പനിയാണ്. ഈ അമേരിക്കൻ കമ്പനികളെല്ലാം കൂടിച്ചേർന്നാണ് അതിന്റെ 80 ശതമാനം നിയന്ത്രിക്കുന്നത്.

ഇവർ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി അമേരിക്കൻ താല്പര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി വിടുപണിചെയ്യുന്ന ഗവൺമെന്റായി രാജ്യത്തെ നരേന്ദ്ര മോദിയുടെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് മാറിയിരിക്കുകയാണ്. മുട്ടിൽ ഇരിക്കാൻ പറയുമ്പോൾ ഇഴയുകയാണ്.... കിടന്നുകൊടുക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ താല്പര്യം....ദേശസ്നേഹത്തിന്റെ കാര്യമൊക്കെ പറയുന്നുണ്ട്..... ഇടയ്ക്കിടയ്ക്ക് പറയുന്നുണ്ട്..... പുട്ടിന് പീര ഇടുന്നപോലെ പറയുന്നുണ്ട്.... എന്നാൽ ആ ദേശസ്നേഹമൊന്നും ഇതിനകത്ത് കാണുന്നില്ല. ഇതെല്ലാം അമേരിക്കൻ താല്പര്യത്തിന്, ട്രംപിന്റെ കാൽക്കീഴിലേക്ക് നമ്മുടെ രാജ്യത്തിന്റെ താല്പര്യങ്ങൾ അടിയറവയ്ക്കുന്ന സമീപനമാണ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്.

ഇവിടെ എനിക്ക് മുമ്പായി പ്രിയപ്പെട്ട ആറന്മുള അംഗം സൂചിപ്പിച്ചു.... ഞങ്ങൾ അങ്ങനെയൊന്നുമല്ല പറഞ്ഞത്, മുൻ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. പി. ചിദംബരം ഉൾപ്പെട്ട ധനകാര്യ പാർലമെന്ററി സ്റ്റാന്റിങ് കമ്മിറ്റിയുടെ 44-ാം റിപ്പോർട്ടുപ്രകാരം UPI ഇടപാടുകൾക്ക് ഫീസ് ഏർപ്പെടുത്തുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നീക്കത്തോട് കേരളത്തിലെ എം.പി.-മാർ അടക്കം ആ കമ്മിറ്റിയിൽ വിയോജിപ്പ് രേഖപ്പെടുത്തിയില്ലെന്ന നിലയിലാണ്

സൂചിപ്പിച്ചത്. ഇവിടെ എല്ലാവരും ഒരുമിച്ച് ചർച്ച ചെയ്യുന്ന അതേനിലയിൽത്തന്നെയാണ് അവിടെയും വരേണ്ടതെന്ന് ഞങ്ങൾ സാങ്കേതികമായി സൂചിപ്പിച്ചതാണ്. ആ നിലയിൽ വരാൻ കഴിയട്ടെയെന്നുള്ളതാണ് ഈ അവസരത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. മറ്റൊന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ആർ.എസ്.എസ്.-ന്റെ ഫ്രാക്ഷനെക്കുറിച്ചാണ്. ആർ.എസ്.എസ്.-ന്റെ ഫ്രാക്ഷൻ എവിടെയാണെന്ന് അങ്ങയുടെ ഉയർന്ന നേതാവ് ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാലിനെ ബോധ്യപ്പെടുത്തിയാൽ മതിയാകുമെന്നാണ് ഈ അവസരത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. രാജ്യത്തിന്റെ തെരുവോരങ്ങളിൽ ബി.ജെ.പി.-ക്ക് എതിരെ ഏറ്റവും ശക്തമായി സമരം ചെയ്യുന്ന സംഘടന സി.പി.ഐ. (എം) ആണെന്ന് ഈ അവസരത്തിൽ അഭിമാനത്തോടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ഞങ്ങൾക്ക് കഴിയും. എത്രയോ പേർ ചോരയൊലിപ്പിച്ച് നിൽക്കേണ്ടി വരുന്ന സാഹചര്യമാണ് അവിടെ കാണുന്നത്; കാര്യങ്ങൾ ആ നിലയിലേക്ക് മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയല്ലേ? ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ പൊതുതീരുമാനവും പൊതുനിലപാടും സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ ആ നിലപാടിനോടൊപ്പംനിന്ന്

സംസാരിക്കേണ്ടേ? ബി.ജെ.പി. പറഞ്ഞതിനോട് ഞങ്ങൾ യോജിക്കുന്നില്ല. അവർ ഈ നാടിനെ തകർക്കുകയാണ്. വോട്ട് കൊള്ള നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. രാജ്യ തലസ്ഥാനത്ത് കാണുന്നില്ലേ? ഡിജിറ്റൽ കൊള്ളയിലൂടെ രാജ്യത്തിന്റെ സമ്പത്ത് കൊള്ളയടിക്കുമ്പോൾ ഇവിടെ പൗരന്റെ അവകാശം തന്നെ കൊള്ളയടിക്കുന്ന നിലയിലേക്ക് കാര്യങ്ങൾ മാറുകയാണ്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി പുതിയ സർക്കാരിന്റെ ആദ്യ സത്യപ്രതിജ്ഞാ ചടങ്ങ് മുതലുള്ള ചിലകാര്യങ്ങൾ ഞങ്ങൾക്ക് വേണമെങ്കിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാവുന്നതാണ്. ഇത്തരമൊരു ഉപക്ഷേപത്തിൽ അക്കാര്യങ്ങളൊന്നും പറയേണ്ടതില്ല എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ആ നിലയിലേക്ക് കടക്കാത്തത് എന്നുകൂടി സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഉപക്ഷേപത്തെ പിന്തുണച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ ഉപസംഹരിക്കുന്നു.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. കെ. രാജൻ അവതരിപ്പിച്ച ഉപക്ഷേപത്തിന് വളരെ വിശദമായൊരു ചർച്ചയാണ് ഇവിടെ നടന്നത്. ഞാൻ ദീർഘമായി സംസാരിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ഇതിന്റെ എല്ലാ ആങ്കിളിനെക്കുറിച്ചും ഇരുവശത്തുനിന്നും

സംസാരിച്ച അംഗങ്ങൾ വളരെ വിശദമായി സൂചിപ്പിച്ചു. യഥാർഥത്തിൽ ഇതൊരു ടാക്സ് ആണോ? ടാക്സ് അല്ല. പക്ഷേ, ഇതിന്റെ ഇമ്പാക്ട് എന്താണ്? പുതിയ ഒരു ടാക്സ് ഏർപ്പെടുത്തുന്നതുപോലുള്ളൊരു ഇക്കണോമിക് ഇമ്പാക്ട്, ഫിസ്കൽ ഇമ്പാക്ടാണ് ഇതിലുള്ളത്. നമ്മുടെ രാജ്യം ഏത് ഘട്ടത്തിലൂടെയാണ് പോകുന്നത്? ഇക്കണോമിയുടെ മുകളിൽ ഏറ്റവും വലിയ ഇൻഫ്ലേഷനറി പ്രഷർ നിൽക്കുന്നൊരു കാലമാണിത്. അതിഭയങ്കരമായ ഇൻഫ്ലേഷനറി പ്രഷറാണ് രാജ്യത്തെ സമ്പദ്വ്യവസ്ഥയുടെ മുകളിലുള്ളത്. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ ഇപ്രകാരം തീരുമാനമെടുക്കുന്നത് രാജ്യത്തിന്റെ സമ്പദ് വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് ഗുണകരമല്ല. ഒരു പുതിയ നികുതിക്ക് സമാനമായ ഏതൊരു തീരുമാനവും ആരുടെ മേലും അടിച്ചേല്പിക്കുമ്പോൾ അതിന്റെ ടൈമിങ്ങിനെ സംബന്ധിച്ചാണ് ആദ്യം ചിന്തിക്കേണ്ടത്. ഏറ്റവും മോശമായിട്ടുള്ള ഒരു സമയമാണ്. ടാക്സിന് സമാനവും എന്നാൽ ടാക്സ് അല്ലാത്ത, ബിസിനസ് ഇമ്പാകറുണ്ടാക്കുന്ന ഒരു നടപടിയാണ് യൂണിഫൈഡ് പേയ്മെന്റ് ഇന്റർഫേസ് ഇടപാടുകളിൽ എം.ഡി.ആർ. ഏർപ്പെടുത്തിയത്. യഥാർഥത്തിൽ MDR നിരക്ക് 0.4 % എന്നത് കാണുമ്പോൾ നമുക്കതിന്റെ

ഇമ്പാക്ട് എത്രത്തോളം വലുതാണെന്ന് മനസ്സിലാകില്ല. പക്ഷേ, ഇത് ബിസിനസ് കോസ്റ്റ് വർധിപ്പിക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. കച്ചവടക്കാരന്റെ ബിസിനസ്സ് കോസ്റ്റ് വർധിച്ചാൽ അത് അൾട്ടിമേറ്റായി എത്തുന്നത് കൺസ്യൂമറിന്റെ തലയിലാണ്. ഞാൻ ബിസിനസ്സ് ചെയ്യുകയാണെങ്കിലും അങ്ങ് ബിസിനസ്സ് ചെയ്യുകയാണെങ്കിലും ഇവിടെയിരിക്കുന്ന ആര് ബിസിനസ്സ് ചെയ്യുകയാണെങ്കിലും ബിസ്സിനസ്സുകാരന്റെ മുകളിൽ വരുന്ന പ്രഷർ അൾട്ടിമേറ്റായി ബാധിക്കുന്നത് കസ്റ്റമറിനെ ആണ്. കൺസ്യൂമേഴ്സിന്റെ തലയിലേയ്ക്ക് ഇത് മാറുമെന്നതാണ് ഇതിന്റെ ഇമ്പാക്ട്. മാത്രമല്ല, ഡിജിറ്റൽ പേയ്മെന്റ് സംവിധാനത്തിലൂടെ 370 ലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ ട്രാൻസാക്ഷൻ നടന്നുവെന്ന് ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. അത് ബ്ലാക്മണിയുടെ ആധിക്യം കുറയ്ക്കാനും മണി ട്രാൻസാക്ഷൻ കുറച്ചുകൂടി സുതാര്യമാക്കുന്നതിനും സഹായകമായിരുന്നു. ഡിജിറ്റൽ പേമെന്റ് സിസ്റ്റമാണ് യു.പി.ഐ-യുടെ പ്രധാന ആകർഷണീയത. പുതിയ തീരുമാനം ആ ആകർഷണീയത കുറയ്ക്കുന്നതിന് കാരണമാകും. കൂടാതെ പ്രോഫിറ്റ് മാർജിനെയും ബാധിക്കുന്നമെന്നതിൽ സംശയമില്ല..

പ്രസ്തുത തീരുമാനം സ്മാൾ മീഡിയം മർച്ചന്റ്സിനെയാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഇത് ബാധിക്കുന്നത്. ചെറുകിട-ഇടത്തരം വ്യവസായ സംരംഭങ്ങളെ ഇത് ഗൗരവതരമായി ബാധിക്കാൻ പോകുന്നൊരു വിഷയമാണ്. വൺ നേഷൻ വൺ ടാക്സ് എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ ജി.എസ്.ടി. വന്നതിനുശേഷം കെ.ജി.എസ്.ടി. ഈടാക്കാവുന്ന സാധനങ്ങളുടെ എണ്ണം പരിമിതപ്പെട്ടു. മുമ്പ് സംസ്ഥാനത്തിനുണ്ടായിരുന്ന അധികാരം നഷ്ടപ്പെടുന്ന സാഹചര്യമാണുണ്ടായത്. നിലവിൽ ജി.എസ്.ടി. കൗൺസിൽ കൂടിയാണ് ടാക്സ് വർധിപ്പിക്കാനും കുറയ്ക്കാനുമുള്ള തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളുന്നത്. ഒരു ഫെഡറൽ സംവിധാനത്തിൽ സ്റ്റേറ്റിന്റെ അധികാരം കുറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. അതേ അവസരത്തിൽ സെസ്സും മറ്റ് നിരക്കുകളും ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിലൂടെ സ്റ്റേറ്റിന് വീണ്ടും പ്രഷർ വരികയാണ്. ആ സാഹചര്യത്തിലാണ് ടാക്സല്ലെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ടാക്സിന്റെ ഇമ്പാക്ടിന് സമാനമായ പുതിയ എം.ഡി.ആർ. അടിച്ചേല്പിക്കപ്പെടുന്നത്. ഇത് നമ്മുടെ സമ്പദ് വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് ദോഷകരമായി മാറുകയും ഇടത്തരം-ചെറുകിട സംരംഭങ്ങളെ സാരമായി ബാധിക്കുകയും ചെയ്യും. ഇതുകൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന ഡാമേജ് സാധാരണക്കാരായ

കൺസ്യൂമേഴ്സിനെയും ജനത്തെയും ബാധിക്കും. രാജ്യത്ത് ഇന്ന് നിലവിലിരിക്കുന്ന ഇൻഫ്ലേഷനറി പ്രെഷർ ഏറ്റവും കൂടുതലുള്ളൊരു ഇക്കണോമിയെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കും. അതുകൊണ്ട് ഈ ഉപക്ഷേപത്തോട് സർക്കാർ തത്ത്വത്തിൽ യോജിക്കുകയാണ്. തീരുമാനം പിൻവലിക്കണം, അത് പുനഃപരിശോധിക്കണം എന്നത് തന്നെയാണ്. ദീപാവലി സമയംവരെയാണ് തീരുമാനം മാറ്റിവച്ചത്. മാറ്റിവയ്ക്കപ്പെട്ട തീരുമാനം നടത്തേണ്ടതില്ലെന്നാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് ഞങ്ങൾക്കുള്ള അഭ്യർഥന. ഇതൊരു ശരിയായൊരു അപ്രോച്ചല്ല. നമുക്ക് നിലവിൽ വൺ ടാക്സ് വൺ നേഷൻ എന്നുള്ള പ്രഖ്യാപനങ്ങൾക്കെല്ലാം ശേഷം ഇതൊരു ഇൻഡയറക്ട് ടാക്സ് എന്നുപോലും വിളിക്കാൻ കഴിയില്ല. ഇത് അപകടകാരിയായൊരു സംഭവമാണ്. ഇടിവെട്ട് ഏറ്റവനെ പാമ്പ് കടിച്ചുവെന്ന് പറയുന്നതുപോലെ പെട്ടെന്നൊരു സാധനം നമ്മുടെ തലയിലേക്ക് വന്ന് കയറുകയാണ്. ഇത്തരത്തിലുള്ള പുതിയ കണ്ടുപിടിത്തങ്ങൾ രാജ്യത്തെ ഭരണകൂടങ്ങൾ കണ്ടുപിടിച്ച് ജനങ്ങളുടെയും ബിസിനസ്സ് സംരംഭങ്ങളെയും മീതെ അടിച്ചേല്പിക്കുന്നത് നിലവിലെ

സിസ്റ്റത്തിന് യോജിച്ചതല്ല. അതുകൊണ്ട് ഇത് പിൻവലിക്കണമെന്നത് തന്നെയാണ് ഈ സർക്കാരിന്റെ നിലപാട്.

ചട്ടം 275 അനുസരിച്ചുള്ള സബ്സ്റ്റാന്റീവ് ഉപക്ഷേപം

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് മർച്ചന്റ് ഡിസ്കൗണ്ട് റേറ്റ് (എം.ഡി.ആർ.) ഈടാക്കാനുള്ള നീക്കം ചെറുകിട വ്യാപാരികളുൾപ്പെടെയുള്ളവരെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കും എന്നതിനാലും എം.ഡി.ആർ. ആയി നൽകുന്ന തുക ഉപഭോക്താവിൽനിന്ന് ഈടാക്കാനാകില്ലെങ്കിലും അധിക നിരക്കിന്റെ ബാധ്യത വിലയിൽ പ്രതിഫലിക്കാൻ സാധ്യതയുള്ളതിനാലും ഡിജിറ്റൽ പണമിടപാടുകൾ നിരുത്സാഹപ്പെടുത്തുന്ന സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുമെന്നതിനാലും യു.പി.ഐ. ഇടപാടുകൾക്ക് എം.ഡി.ആർ. ഈടാക്കാനുള്ള തീരുമാനം പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്ന് ഈ സഭ കേന്ദ്രസർക്കാരിനോട് അഭ്യർഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, ഒരു ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കാനുണ്ട്. വാക്കാലുള്ള ഭേദഗതിയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹു. അംഗത്തിന് വാക്കാൽ ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന വാക്കാൽ ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

യു.പി.ഐ ഇടപാടുകൾക്ക് "എം.ഡി.ആർ. ഈടാക്കാനുള്ള തീരുമാനം പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്ന്" എന്നതിനുപകരം "എം.ഡി.ആർ. ഈടാക്കാനുള്ള തീരുമാനം പിൻവലിക്കണമെന്ന്" ഈ സഭ കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് അഭ്യർഥിക്കുന്നു എന്ന് ഭേദഗതി വരുത്തണം.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. കെ. രാജൻ അവതരിപ്പിച്ച വാക്കാൽ ഭേദഗതി സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ടോ?

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, ഞാൻ ഭേദഗതി സ്വീകരിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. കെ. രാജൻ അവതരിപ്പിച്ച വാക്കാൽ ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ: സർ, ...

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന് എന്തെങ്കിലും ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കാനുണ്ടോ?

ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ: സർ, ഭേദഗതിയില്ല. സംസാരിക്കാനുണ്ട്.

ശ്രീ. വി.ഡി. സതീശൻ: (മൈക്ക് ഓഫ്) ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന് സംസാരിക്കാൻ കഴിയില്ല. പ്രതികൂലിക്കുന്നുവെന്ന് വോട്ട് രേഖപ്പെടുത്താം.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച ചട്ടം 275 അനുസരിച്ചുള്ള സബ്സ്റ്റാന്റീവ് ഉപക്ഷേപം ഭേദഗതിയോടുകൂടി പാസ്സാക്കാമോ എന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ശ്രീ. ബി. ബി. ഗോപകുമാർ, ശ്രീ. വി. മുരളീധരൻ എന്നീ അംഗങ്ങളുടെ വിയോജിപ്പോടുകൂടി ഉപക്ഷേപം സഭ അംഗീകരിച്ചു.